

安全報告書 2024

安全・安心・快適をこれからも



阪神電気鉄道株式会社
HANSHIN ELECTRIC RAILWAY CO., LTD.

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。

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。鉄道の安全・安定輸送を継続することこそが、鉄道事業の信用そのものであり、当社がお客さまに提供してきた「阪神らしさ」であると考えています。これからも当社グループが掲げる「“たいせつ”がギュッと。」のブランドスローガンの下、お客さま一人ひとりの“たいせつ”と向き合い、その信頼と期待に応えて変わらぬ安心をお届けしてまいります。



阪神電気鉄道株式会社
代表取締役・社長

久須 勇介

さて 2023 年度は、引き続き「責任事故ゼロの継続」を安全目標とし、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、大阪梅田駅の改良工事により 1 番線から 4 番線のすべての番線の設置が完了し、神戸三宮駅を含め当社における乗降 10 万人以上の駅のホームドア整備が完了しました。今後も「鉄道駅バリアフリー料金制度」を活用し、設置が完了した尼崎駅 1、2 番線を皮切りに、乗降 10 万人未満の駅についてホームドア整備を加速してまいります。このほか、阪神なんば線淀川橋梁の改築や高架橋の耐震補強、車両の新造などを着実に進め、運転保安度の向上に努めました。

また、2023 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、大規模地震の発生を想定して実施した鉄道非常事態対応総合訓練では、デジタルチャットツールを活用した情報収集・共有体系を新たに構築し、スムーズな情報伝達や的確な状況把握といった観点からも、対応力の強化に努めました。

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、2024 年度もこれら 3 点に取り組むこととするほか、本年 4 月に開設した安全啓発施設「安全^{けいしん}心室」を積極的に活用し、安全意識の向上と安全風土の醸成を図ることで、安全重点施策のより一層の推進に取り組んでまいります。

このような取り組みを通じて、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り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。

2024 年 7 月

目 次

1	2023 年度のトピックス	1
1	安全 ^{けいしん} 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 ~	
2	更なる安全性向上への取組み	
2	私たち阪神電車の使命【基本方針】	8
1	安全方針	
2	防災の基本方針	
3	安全目標	
3	安全を守る社内のしくみ【安全管理体制と方法】	9
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	
4	お客さまの安全のために【安全対策の実施状況】	11
1	経営管理層の取組み	
2	安全重点施策	
3	安全に関する設備投資	
4	安全対策	
5	施設・車両の検査・点検	
5	事故等の発生状況のお知らせ【鉄道事故等の発生状況】	23
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	
6	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】	24
1	お客さま・沿線の皆さまへのお願い	
2	親しみを持っていただける鉄道を目指して	

1

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 の制定や見直し、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。

けいしん

●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。

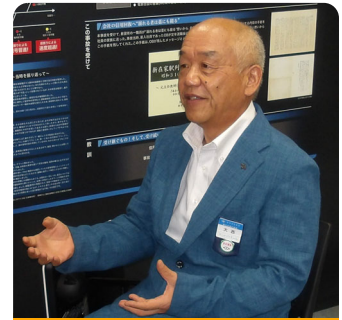
●担当者インタビュー

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るいかがですか？

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わっていませんが、講師の話を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していただけの駅になりました。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

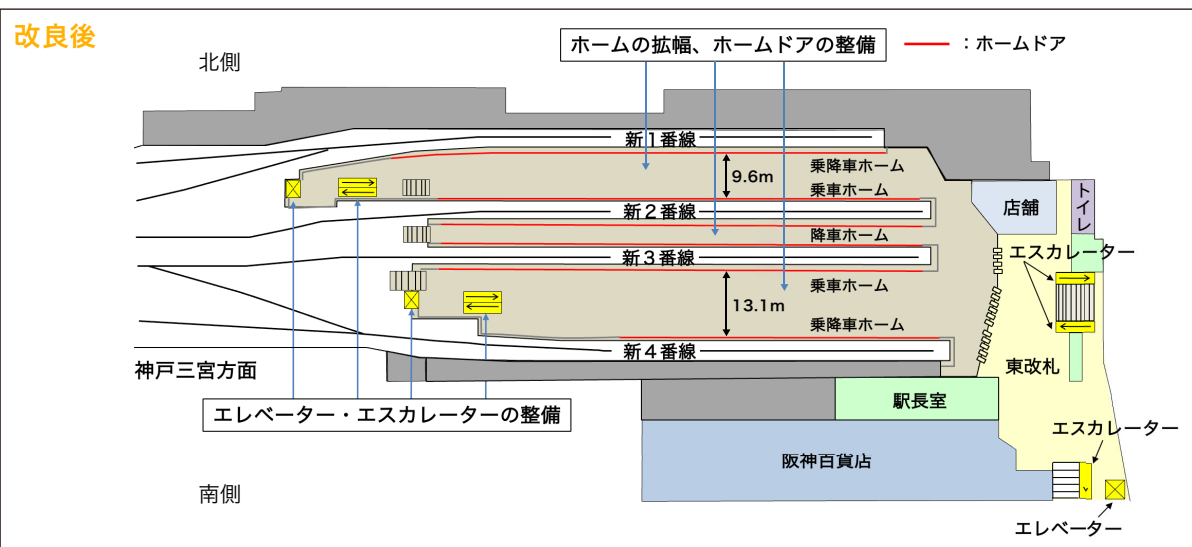
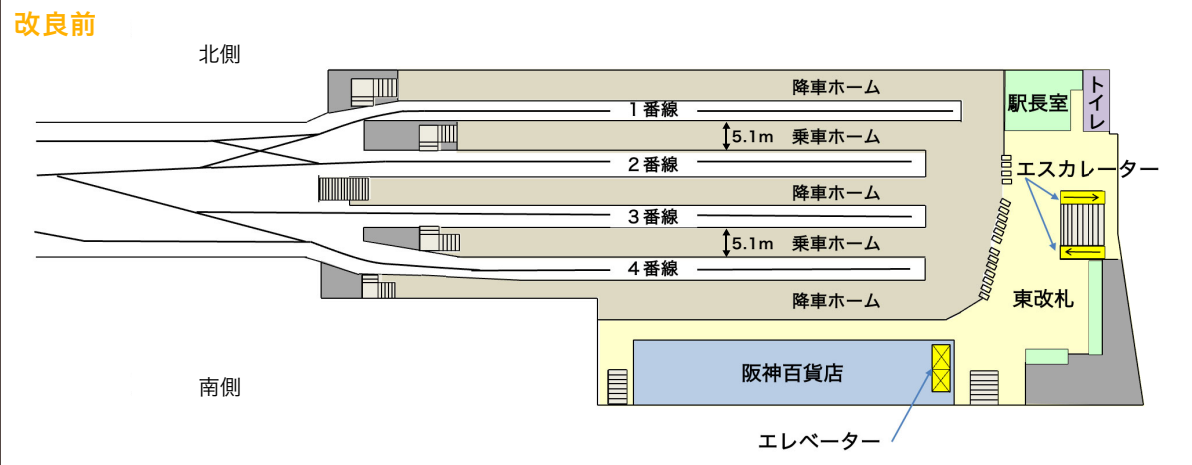
- 10月 ● 1・2番ホーム西側のエスカレーター供用開始

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

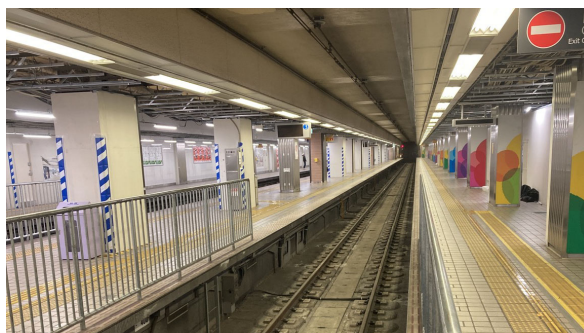
- 1月 ● 1・2番ホーム西側のエレベーター供用開始
- 3・4番ホーム西側のエレベーター供用開始
- 3月 ● 改良工事完了



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

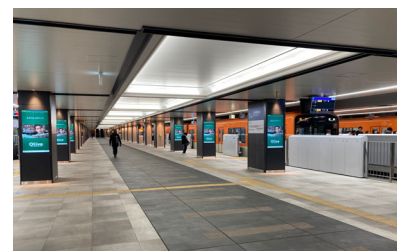
地下駅での様々な制約がある中で、少しでも開放的に感じていただけるよう折り上げ天井や間接照明などを採用し、駅全体を美装化しました。また、お客さまを迎え入れる梅田エリアの玄関口となる改札回りを明るく落ち着いたきのある空間としました。



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!

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。

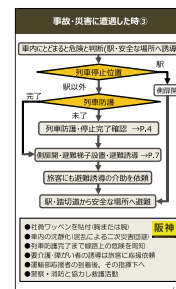
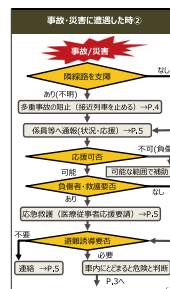
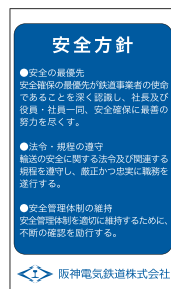
■ 法令・規程の遵守

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。

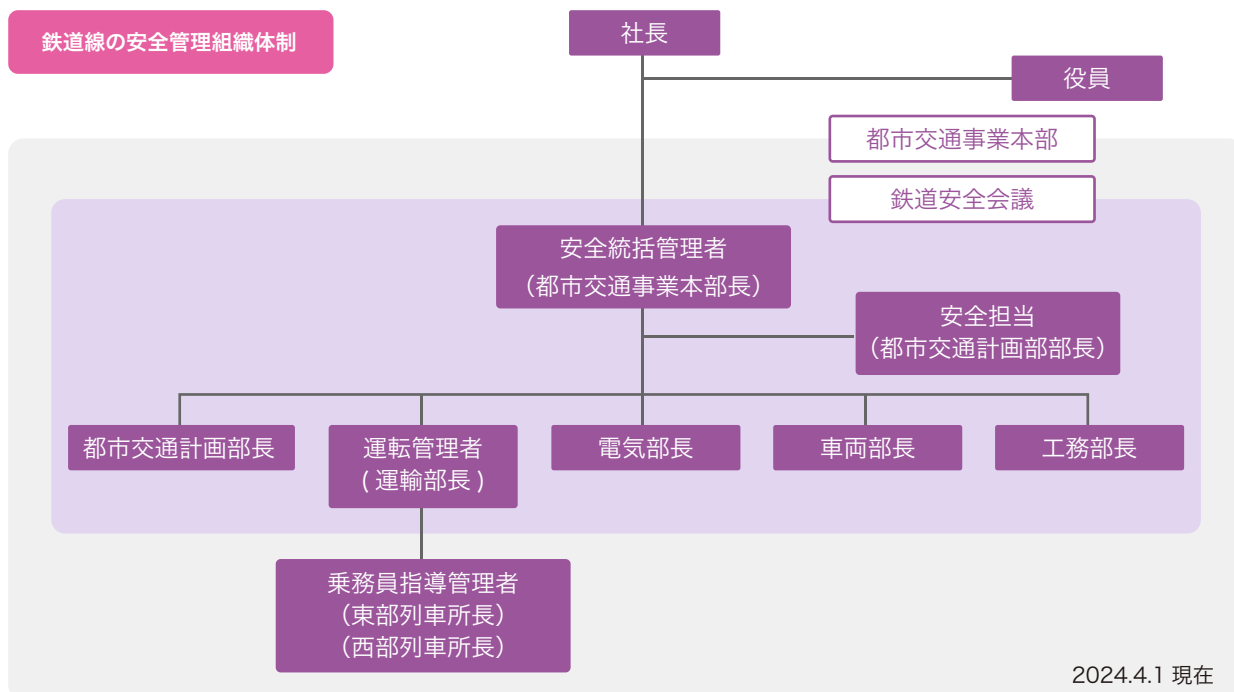
3 安全目標

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、2024年3月末まで38年11か月の間、責任事故が皆無であるとして、2024年4月に国土交通省近畿運輸局長より表彰されました。

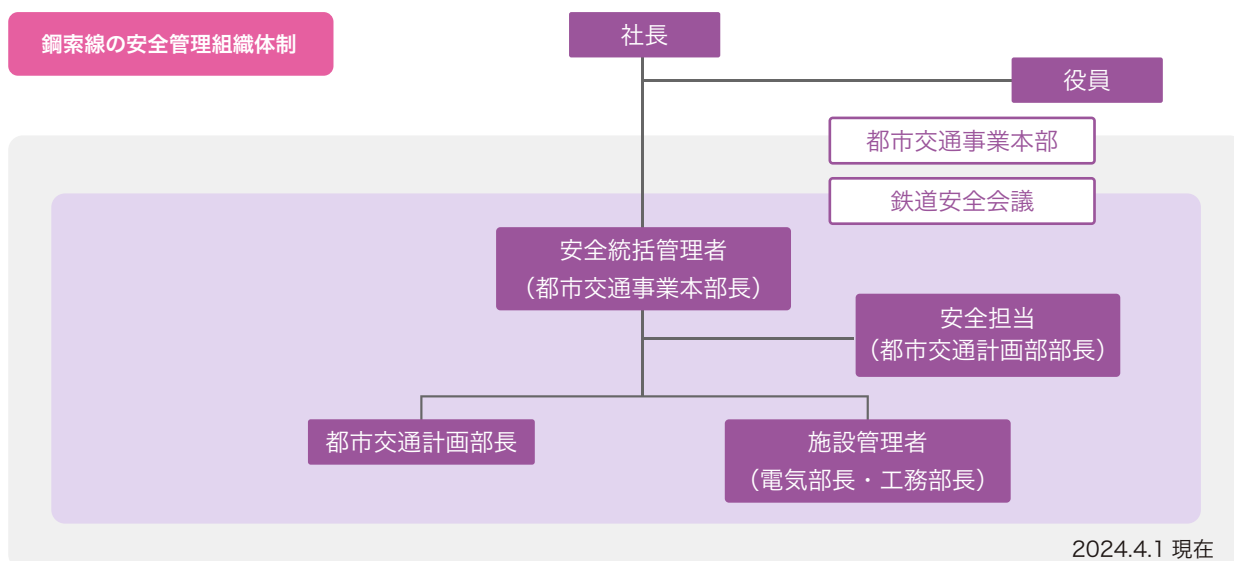
■ 責任事故ゼロの継続

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。



2024年4月より、「六甲ケーブル」について当社は第三種鉄道事業者として六甲ケーブル線(鋼索線)の施設を保有し、神戸六甲鉄道(株)が第二種鉄道事業者として運行と施設管理を担う体制としました。これにより、六甲ケーブル線の将来にわたる安全性向上と安定した事業運営の両立を目指します。



第一種鉄道事業： 自社が保有する線路を使って自ら旅客または貨物を運送する事業

第二種鉄道事業： 他社が保有する線路を使って旅客または貨物を運送する事業

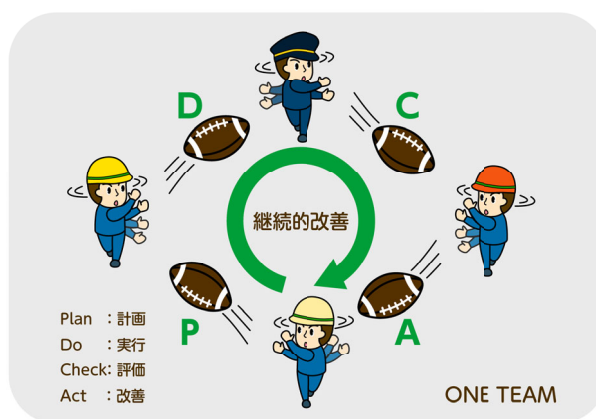
第三種鉄道事業： 自社が保有する線路を第二種鉄道事業者に使用させる事業

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。
施設管理者 (電気部長・工務部長)	安全統括管理者の指揮の下、六甲ケーブル線の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。各部とも指摘事項はありませんでしたが、車庫線における作業安全ルールの周知方法や検査結果の記録方法などの改善について助言しました。

※現業部門におきましては、「部門間の相互理解を深めること」、「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

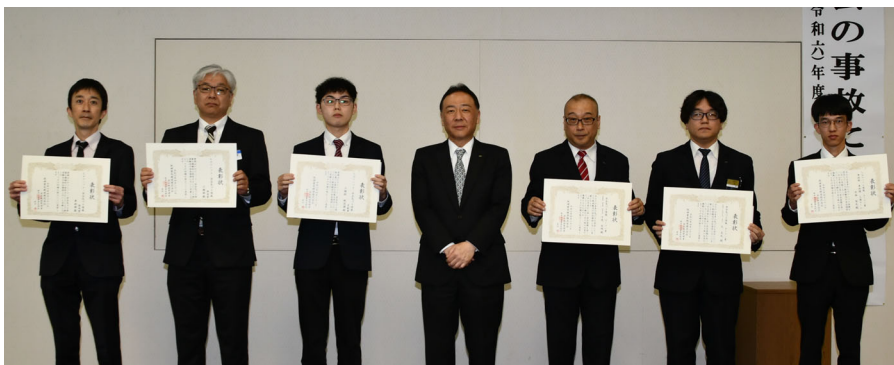
線路内での昼間の点検作業時に、歩行や列車待避が安全に行えるエリアの境界がわかりにくい部分がある。

●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。

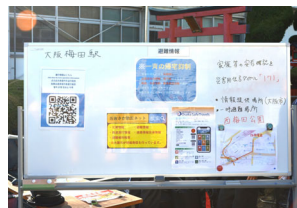
1. 鉄道非常事態対応総合訓練

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。

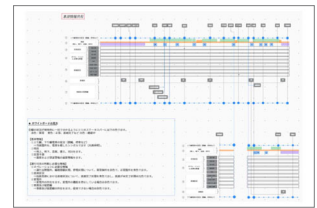
今回の訓練では、各種連絡や情報収集、共有にデジタルチャットツールや電子ホワイトボードを活用し、スムーズな情報伝達や的確な状況把握に努めました。



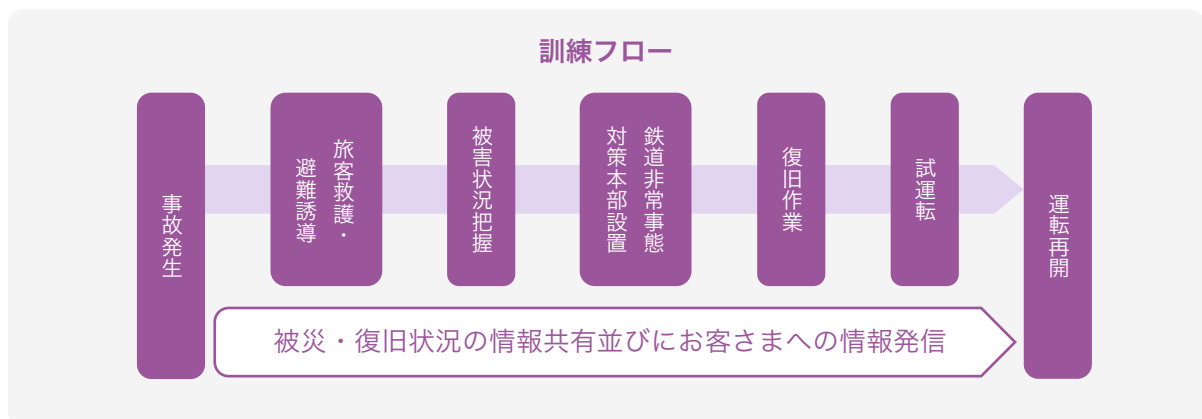
旅客救護・避難誘導



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 to 実施しています。



電車線断線復旧訓練



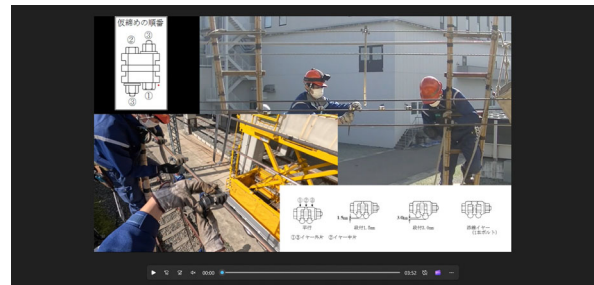
分岐レール更换合同訓練

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^{*}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。

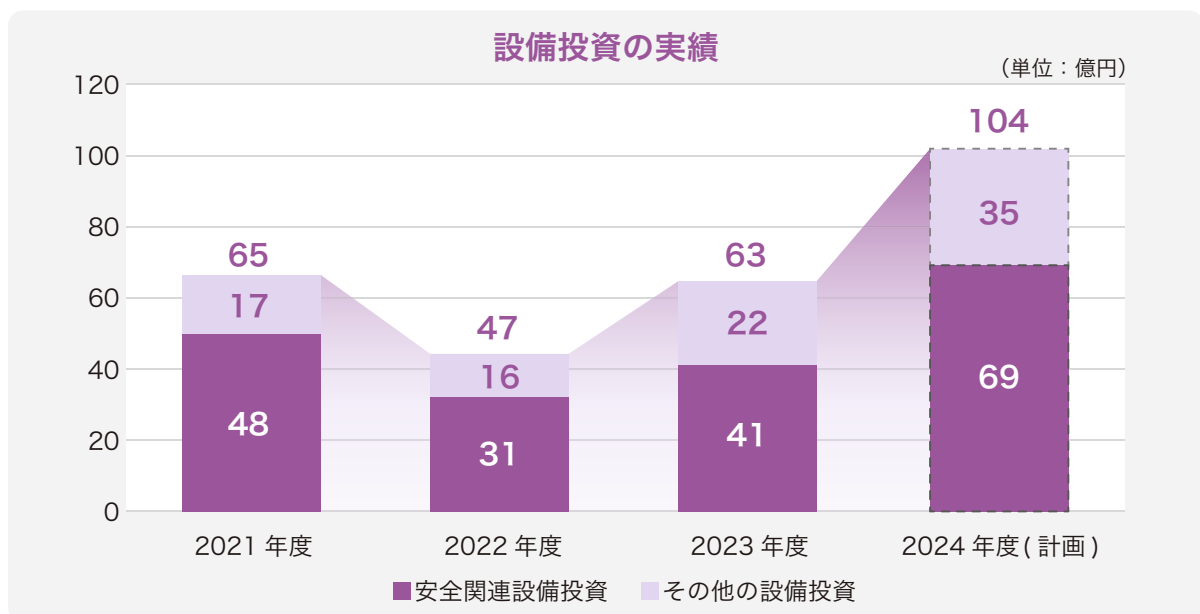
- ・ 阪神なんば線淀川橋梁改築工事（継続）
- ・ 高架橋の耐震補強（武庫川駅東方、尼崎駅、大物駅～杭瀬駅、淀川駅～野田駅 等）
- ・ ホームドア設置工事（甲子園駅）
- ・ 信号設備更新（西宮他）、変電所新設（大石）
- ・ 5700 系普通用車両の新造
- ・ 車内防犯カメラの設置 等



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

●ホームの安全対策

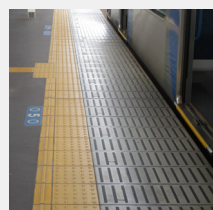


① ホームドア (上図参照)

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。

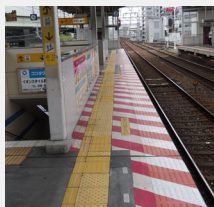
② 内方線付きの点状ブロック

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。



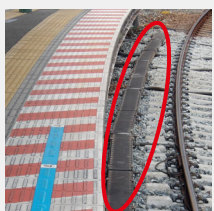
③ ホーム縁端部注意喚起ライン

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(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)

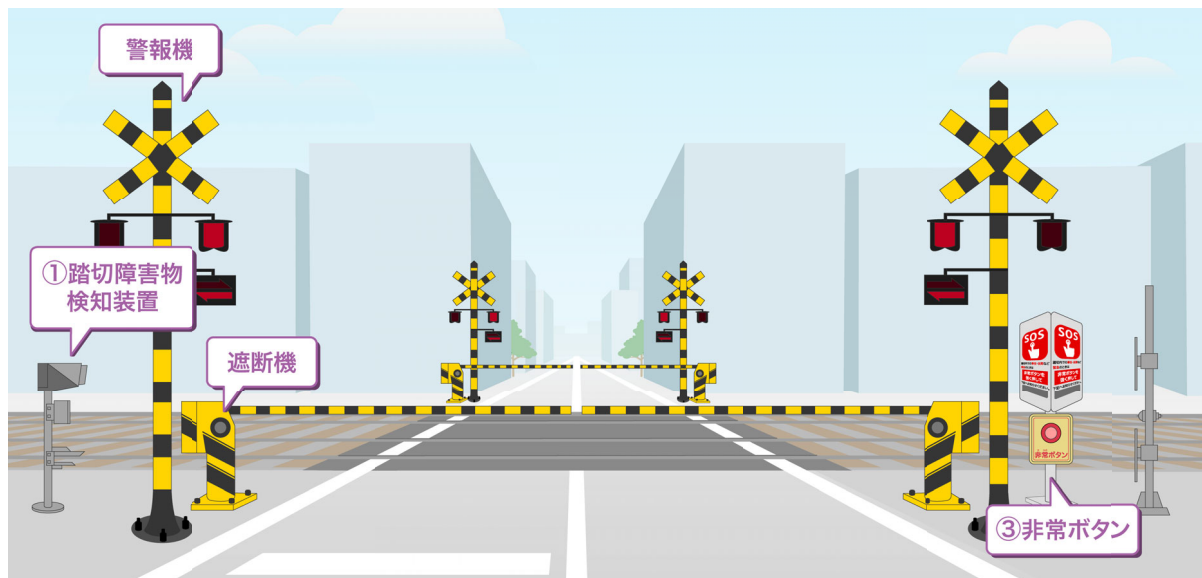
お客さまがホームから転落した場合などに、乗務員や駅係員に異常を知らせる装置を全駅に設置しています。ホーム上での緊急時には、非常通報ボタンを押してください。



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が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)

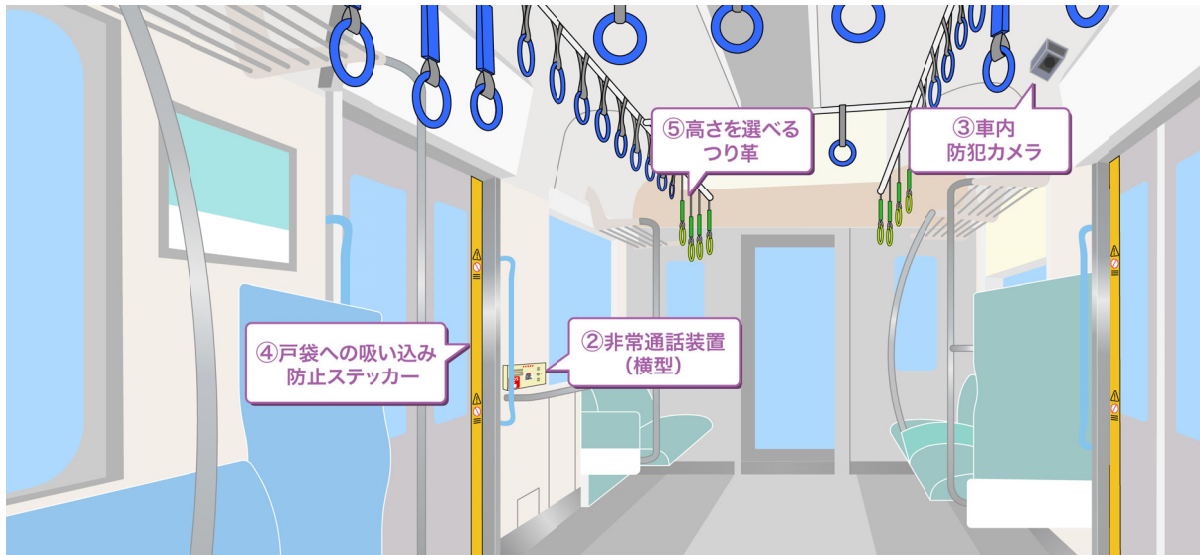
踏切道内で車や人の立往生などの異常があった場合に、非常ボタンを押すことで踏切道手前にある特殊信号発光器が点灯し、列車の運転士に前方の踏切道の異常を知らせるとともに、移報システム並びに踏切支障ATSが動作します。営業路線の全踏切道に設置しています。



※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～



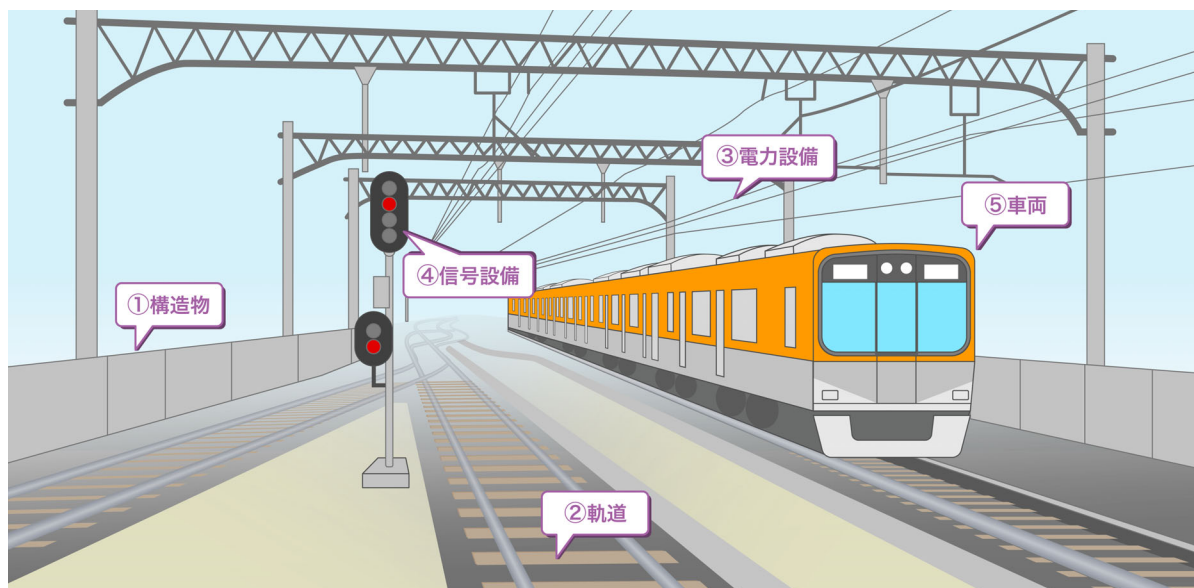
工務部 施設課 土木グループ 佐藤 雅也 (入社 10 年目)

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っています。

5 施設・車両の検査・点検

当社は、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。



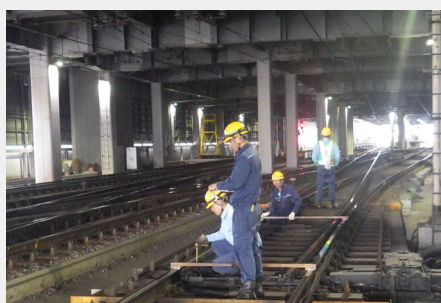
① 構造物

高架橋、トンネル、橋梁などの構造物については、定期的に見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。



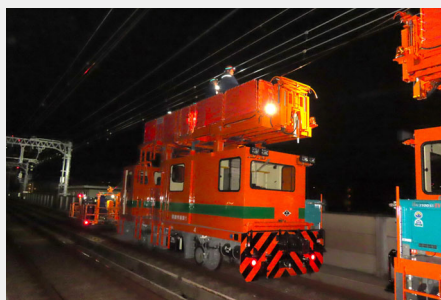
② 軌道

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行っています。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。



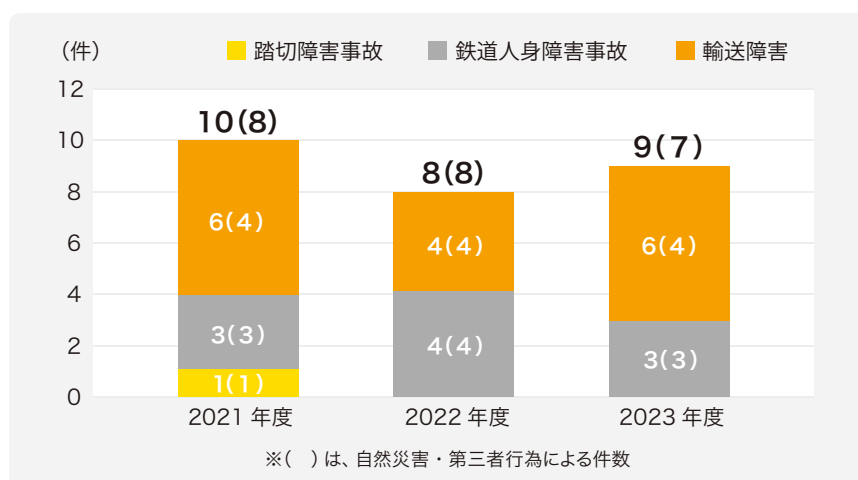
工務部 保線課 西宮保線事務所 栗山 幸平 (入社14年目)

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。

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。2023 年度は「鉄道人身障害事故」が 3 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。2023 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。2023 年度は 6 件発生しました（車両故障 1 件、電車線停電による運転見合わせ 1 件、強風による運転見合わせ 1 件、第三者行為 3 件）。



2 主な輸送障害の内容

■ 輸送障害（車両故障による自力走行不能）

発生日時 2023 年 8 月 5 日(土)23 時 40 分頃

発生場所 青木駅構内

概要 車両故障(制御器内の高低混触[※])により自力走行が不能となったため、一部区間の運転を見合わせました。
 ※ 制御器内の低圧回路に高圧回路から電流が流れ込む現象

< 輸送障害 > ・影響人員：約 2,500 人
 ・運休(部分運休)本線 10 本
 ・遅延 3 本(3 分以上)最大遅延約 15 分

対策 同形式車両の高圧回路と低圧回路の絶縁を強化しました。

■ 輸送障害（電車線停電による運転見合わせ）

発生日時 2023 年 8 月 24 日(木)19 時 35 分頃

発生場所 神戸三宮駅～春日野道駅間

概要 春日野道変電所～相生橋変電所間で停電が発生したため、一部区間の運転を見合わせました。

< 輸送障害 > ・影響人員：約 17,000 人
 ・運休(部分運休)本線 122 本
 ・遅延 49 本(3 分以上)最大遅延約 36 分

対策 電車に電力供給する電車線(トロリ線)の点検を強化しました。

1 お客さま・沿線の皆さまへのお願い

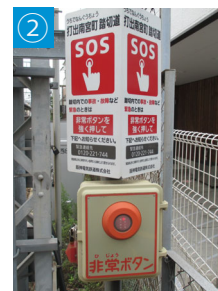


ホームや踏切道、車内で緊急事態が発生した際は、列車を止めてください

【事故を防ぐために列車を停止させる設備】

①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



②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

③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.17「ホームの安全対策」、P.18「踏切道の安全対策」、P.19「車内の安全対策」をご参照ください)



駆け込み乗車は危険がいっぱいです

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。



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

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にお願いいたします。



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

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。



歩きスマホはとても危険です

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。



ホームには傾きがありますのでご注意ください

ベビーカーや車いすは、ブレーキを確実におかけください。ベビーカーや車いすが線路側に動き始め、ホームから転落するおそれがあります。



手の戸袋への吸い込みにご注意ください

ドアが開く際は、手をドアから離すようお願いいたします。手が戸袋へ吸い込まれ、ケガをする可能性があります。



「声かけ・見守り」にご協力をお願いします

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。



地下駅では避難経路図をご確認ください

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。



エスカレーターでは手すりにつかまり、立ち止まってご利用ください

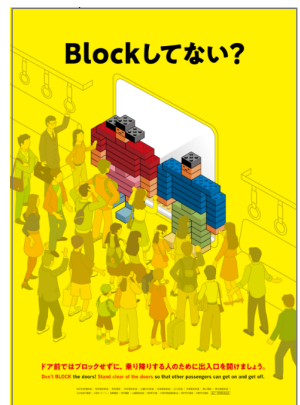
エスカレーターをご利用のお客さまが、「つまづく」「転倒する」事象が発生しています。エスカレーターでは手すりにつかまり、ステップ上の黄色い線の内側に立ち止まってご利用ください。また、乗降口付近では立ち止まらずにお進みください。



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

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。



●「鉄道の日 はんしんまつり 2023」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、2023年11月19日に尼崎車庫及び尼崎城址公園会場の2か所で開催いたしました。尼崎車庫会場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、尼崎城址公園会場では、お子様に好評のレールトイ展示や雪あそび広場を開催しました。



電車と綱引き体験の様子

●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。19回目となる2023年度は、過去最高となる4,251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。



2023年度大賞作品

●小学校への出前授業

電車を安全にご利用いただくために、沿線の小学校に駅長が出向き、阪神電車の歴史や電車の仕組み、鉄道に携わる駅員や乗務員、保守係員の仕事、鉄道利用時のマナーなどについて出前授業を行っています。2023年度は4校で開催しました。



出前授業の様子

●沿線の新小学1年生に「電車のマナーを守ろう!」下敷きを贈呈

2008年春から、沿線の子どもたち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」を贈呈しています。

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



安全報告書の内容や当社の安全に対する取り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。

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さま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



～表紙について～

阪神グループは「"たいせつ"がギュッと。」のスローガンの下、ブランド価値経営を推進しています。イラストの阪神電車(左側)は阪神グループのブランドロゴ「"たいせつ"がギュッと。」を広くお客さまや沿線の皆さまに知っていただけるよう2024年3月より運行しているラッピングトレインです。詳しくはブランド価値経営のホームページをご覧ください。

<https://www.hanshin.co.jp/taisetsu/>

阪急阪神ホールディングスグループである阪急電車と阪神電車を一緒に見ることができる高速神戸駅をテーマにイラスト化しました。阪急電鉄の安全報告書についても、是非ご覧ください。

<https://www.hankyu.co.jp/company/approach/anzen/index.html>

