



安全報告書 2012

2012年 7月



阪神電気鉄道株式会社

安全報告書2012

目次

I. ごあいさつ	1
II. 安全方針	2
III. 安全目標	2
IV. 安全管理体制と方法	3
1. 安全管理組織体制(概要図)	3
2. 管理者の役割	3
3. 安全管理方法	4
V. 鉄道事故等と再発防止措置	6
1. 鉄道運転事故・インシデント・輸送障害の発生件数	6
2. インシデント・輸送障害の内訳	6
3. インシデント・輸送障害の内容	7
VI. 安全施策	8
1. 安全施策2011・安全重点施策の実施結果	8
2. 内部監査の実施	9
3. 安全意識アンケートの実施	10
VII. 安全対策の実施状況	11
1. 教育・訓練の実施	11
2. 設備対策・検査点検	15
3. 安全投資	32
4. 安全に関するその他の取組み・体制	32
VIII. 2012年度の取組み	34
1. 安全重点施策(安全施策2012)	34
2. 安全関連投資計画(安全施策2012)	34
IX. お客様、関係者等との連携	34
1. お客様からのご意見	34
2. お客様、沿線住民の皆様へのご協力のご願い	35
X. 安全報告書へのご意見等	37

I.ごあいさつ

阪神電車をご利用いただくとともに、阪神グループにご愛顧賜りまして、誠にありがとうございます。沿線の皆様には、鉄道事業の運営にご理解とご支援を賜り、重ねて御礼申し上げます。

当社は、開業以来、輸送の安全水準の維持及び向上を図るため、安全管理体制の整備に努め、輸送の安全確保に最善を尽くしてまいりました。今後も、これまで蓄積し醸成してきた安全への取組みを継続するとともに、更なる安全対策の深度化を目指して全力で取り組んでまいります。

さて、昨年には、継続的改善の一環として、安全管理体制を見直しました。1点目として、安全管理に特化した「鉄道安全会議」を鉄道部長会議から発展的に独立させ、当社の安全管理体制をより明確にしました。会議名に「安全」を冠することで、従業員に会議の目的を明示し、お客様や一般の方々にもご理解いただきやすいようにしました。2点目として、当社の安全に関する基本的な方針である「安全方針」に「安全の最優先」、「法令・規程の遵守」及び「安全管理体制の維持」という見出しを加えて従業員の印象に残りやすくすることで、より一層安全意識が浸透するようにしました。

また、昨年度に策定しました「安全施策2011」では、一昨年10月から当社が神戸高速線元町駅～西代駅間の鉄道事業の運営と安全管理を担うことになったことを受けて、安全重点施策に「神戸高速線における安全輸送の維持向上」を掲げて取り組んでまいりました。神戸高速線における種々の訓練から得られた検証結果と実業務を通じて、規則類や作業手順書などが適切であるかを改めて確認し、安全性の向上に尽力しました。さらに、「ヒューマンエラーの原因分析の深度化」についても安全重点施策に掲げ、ヒューマンエラーの背後要因を含めた原因分析に取り組みました。分析結果を現場へフィードバックすることにより、ヒューマンエラーの低減に力を注いでおります。

平成23(2011)年度の安全投資につきましては、神戸市内及び西宮市内における連続立体交差工事・三宮駅の大規模改良工事の継続、甲子園駅の改良工事の着手並びに武庫川駅の上りプラットホーム拡幅工事等を実施しました。これらにより、施設の安全性向上を図りました。

最後になりますが、昨年3月に発生した東日本大震災の被災者の方には心からお見舞いを申し上げます。当社では、この災害を教訓として訓練を実施するとともに、これまでの地震・津波対策の見直し・強化を進めているところです。地震・津波への対策をはじめ、安全管理体制のもと、これまで培った安全への取組みを継続し、更に改善していくことで、お客様に一層の安全・安心をご提供できるよう、引き続き役員一同力を合わせて安全の向上に取り組んでまいります。



阪神電気鉄道株式会社
取締役社長

藤原 崇起

平成24年7月

Ⅱ.安全方針

当社は、鉄道事業の安全確保への取組みに際して「安全方針」を定めています。

平成23(2011)年6月には、制定以来初めて安全方針の変更を実施しております。安全方針の浸透度を更に高めることを目的に、印象に残り易いよう方針の要点を付しました。

この安全方針については、平成18(2006)年の制定後、種々の社内通知と併せ、携行カードの携行を義務化したり、各職場に掲示するなど、広く鉄道部門の社員への周知に努めてきております。

■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)



職場での掲示

Ⅲ.安全目標

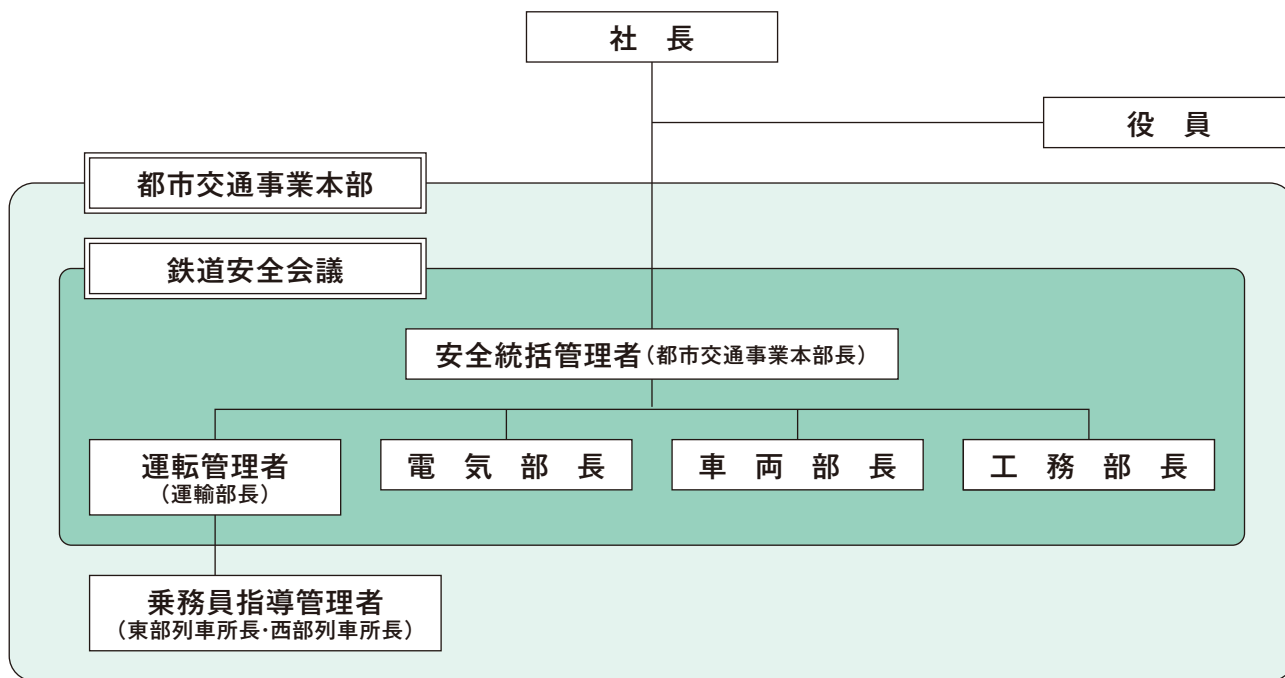
当社では、「安全目標」をつぎの通り定めており、昭和60(1985)年4月以降、今日まで責任事故皆無を継続しております。

■責任事故ゼロの継続

IV. 安全管理体制と方法

1 安全管理組織体制(概要図)

平成23(2011)年6月に従来の鉄道事業運営全般に係る審議機関である「鉄道部長会議」に代わり、安全管理の推進に特化する組織として「鉄道安全会議」を設置いたしました。これにより、当社の安全管理体制の明確化と、設置を契機として更なる社員の安全意識の醸成を図りました。



2 管理者の役割

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。

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 (都市交通事業本部長)	輸送の安全の確保に関する業務を統括管理する。
運輸管理者 (運輸部長)	安全統括管理者の指揮の下、列車の運行、乗務員の資質の保持、その他運転に関する業務を管理する。
乗務員指導管理者 (東部列車所長・西部列車所長)	運輸管理者の指揮の下、乗務員の資質の保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総括する。
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総括する。
工 務 部 長	安全統括管理者の指揮の下、軌道・土木・建築施設に関する事項を総括する。

3 安全管理方法

3-1 鉄道安全会議

鉄道安全会議は、都市交通事業本部トップ(安全統括管理者[常務取締役]以下、鉄道の各部長[運輸部、電気部、車両部、工務部]等)により構成され、安全に関する事項について、検討、決定及び指示する会議体です。原則として月2回開催されます。

3-2 鉄道安全連絡会等の各種定例会議

鉄道各部の課長クラスで構成し、各部の業務及び事故・トラブルについて情報を共有し、原因・対策等について協議・検討等を行う会議体です。さらに、業務遂行上の種々の案件について鉄道安全会議へ上申するとともに、鉄道安全会議での決定事項、指示事項等を円滑かつ確実に遂行していくため、相互確認する会議体でもあります。

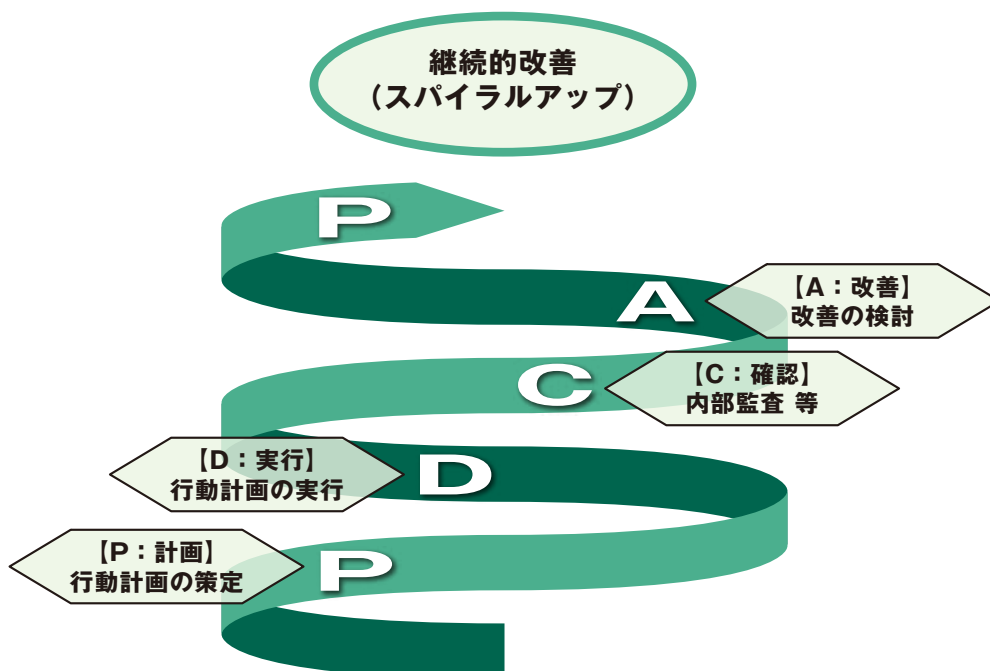
3-3 非常時対応体制

鉄道非常事態(列車運転事故、災害[風水害、地震、火災]等により会社の施設内で多数の死傷者を生じ、または会社の施設の復旧に長時間を要する事態)の発生に備え、非常事態対策規則等を策定し、非常時対応体制(全社)を構築しています。鉄道非常事態が発生すると、鉄道非常事態対策本部を設置し、救護、復旧、輸送の応急処置を迅速的確に行い、被害を最小限にとどめることに努めます。

また、鉄道非常事態には至らないものの、都市交通事業本部として、警戒、復旧、救護等の措置を講じる必要のある事態の発生に備え、都市交通事業本部内規として各部の任務等に関する基本的な事項を定め、連絡、連携を円滑にし、被害を最小限にとどめることに努める体制をとっています。

3-4 PDCAサイクルの活用

安全確保に関する種々の取組みを安全マネジメントシステム(P=Plan[計画]・D=Do[実行]・C=Check[確認]・A=Act[改善])により機能させ、より精度の高い安全確保を目指して、スパイラルアップを図っていきます。



3-5 運輸安全マネジメント評価

国土交通省が実施する運輸安全マネジメント評価は、運輸事業者の安全管理体制が適切に構築され、機能しているかについて確認・助言が行われるものです。

当社では、平成19(2007)年6月に第1回目の評価を受け、以降昨年度まで毎年、計5回受けています。

平成23(2011)年10月の運輸安全マネジメント評価では、次の評価を受けました。

〔評価事項〕

- ①現場重視の信念の下、経営トップ自ら現場とのコミュニケーションを図り、風通しの良い職場環境づくりに努めていること
- ②社員の安全に対する意識を把握し、安全方針の構成等を見直し、更なる安全意識の浸透に努めていること

〔提言事項〕

- ① 社員の安全に対する意識向上に寄与できる取組を導入すること
- ②「事故の芽」、「ヒヤリハット」の情報について、現場と本社管理部門とが一体となって、各部門の特性に応じた一元的な管理の下に、分類・傾向分析し、事故等の未然防止に寄与するリスク管理の取組を強化すること



V. 鉄道事故等と再発防止措置

1 鉄道運転事故・インシデント・輸送障害の発生件数

【事故等報告(鉄道事業法・鉄道事故等報告規則に基づく報告)】

平成23(2011)年度の事故は8件でしたが、全てが線路内立入り等による人身障害事故によるもので、当社の起因で発生したものはありません。また、平成23(2011)年度は、インシデントが1件、輸送障害が2件発生しました。

		平成23(2011)年度	平成22(2010)年度	平成21(2009)年度
事故	列車衝突事故	0	0	0
	列車脱線事故	0	0	0
	列車火災事故	0	0	0
	踏切障害事故	2(2)	2(2)	2(2)
	道路障害事故	0	0	0
	鉄道人身障害事故	6(6)	8(8)	5(5)
	鉄道物損事故	0	0	0
合計	8	10	7	
インシデント		1	1	1
輸送障害		2[0]	3[2]	3[1]

※()数は、線路内立入り等による人身障害事故件数[内数] ※[]数は、自然災害・第三者行為の件数[内数]

2 インシデント・輸送障害の内訳

【インシデント報告(鉄道事業法・鉄道事故等報告規則に基づく報告)】

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。

(件数)

閉そく違反	信号違反	信号冒進	本線逸走	工事違反	車両脱線	施設障害	車両障害	危険物漏えい	その他	計
0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1

【輸送障害の内訳】

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(上述の列車衝突事故・列車脱線事故等7項目)以外のものをいいます。

	平成23(2011)年度	平成22(2010)年度	平成21(2009)年度
鉄道係員が原因の場合	0	0	0
車両・施設等が原因の場合	2	1	2
鉄道外の場合(第三者行為、火災等)	0	1	0
自然災害の場合(水害、風害、冷害等)	0	1	1
総件数	2	3	3

3 インシデント・輸送障害の内容 [平成23(2011)年度実績]

○インシデント(車両台車の亀裂)

①発生日時・場所

平成24(2012)年2月6日 尼崎車両工場 車番5510号車

②概要

車両の全般検査における台車の磁粉探傷検査時に基準以上の長さの亀裂があることを発見しました。

※磁粉探傷検査とは、傷に磁粉が付着することを利用して傷を検出する非破壊検査です。

③対応

発見後、直ちに同形式台車の一斉点検を実施し、全ての台車に異常がないことを確認しました。

現在、亀裂の生じた原因について、試験等により調査中です。

○輸送障害(軌道敷冠水)

①発生日時・場所

平成23(2011)年8月28日 午前6時58分頃 神戸高速線・大開駅～高速長田駅間

②概要

神戸高速線内の排水ポンプが、制御部の動作不良により自動運転せず、そのため軌道敷が湧水により冠水し、付近を運行中の列車が安全確認のため一時運転を見合わせました。

③対応

駅係員が、手動操作により排水ポンプを動作させ、軌道からの排水を行いました。当該列車は、現場に約26分停車後、最徐行により運転を再開しましたが、この間、約70本の列車に運休や遅れ等の影響がありました。

④対策

- ・当該排水ポンプ制御部の取替え
- ・ポンプの警報出力についてシステムを見直し
- ・関係者への点検箇所の周知徹底
- ・動作不良が、前日の雷雨により発生した瞬時停電が影響したものと推測されることから、瞬時停電時の関係係員の連絡体制の整備 等

○輸送障害(レールの折損)

①発生日時・場所

平成24(2012)年1月12日 午前9時30分頃 本線・千船駅西方

②概要

軌道巡視中の保線係員が、千船駅構内西方の分岐器レールに亀裂を発見し、直ちに当該区間通過列車の徐行運転を行いました。

③対応

午後1時より尼崎駅～野田駅間上下線の運転を休止してレール交換を実施し、午後1時55分に運転再開しました。この間、約110本の列車に運休や遅れ等の影響がありました。

④対策

- ・全線において同種の分岐器レールを目視点検し、異常がないことを確認しました。また、超音波による探傷検査を実施し、微細な初期亀裂が認められた2箇所について、レール交換を実施しました。
- ・レールの亀裂等を発見した場合の対応についてマニュアルを定め、鉄道部門の社員へ周知徹底を図りました。

VI. 安全施策

1 安全施策2011・安全重点施策の実施結果[平成23(2011)年度]

安全施策2011で定めた安全重点施策は、下記の通りであり、それぞれ確実に取り組みました。

1-1 安全管理規程に基づく安全管理体制の推進

- ・「安全方針」の確認(新安全方針の周知徹底と安全意識の定着)
- ・新安全管理体制(安全に特化した会議体「鉄道安全会議、鉄道安全連絡会」の整備)の周知
- ・PDCAサイクルの内容・手法の周知の継続
- ・各職場における社員各々の役割と責任に応じた必要知識・技術の習得、維持及び向上の継続

1-2 安全確保を第一とする企業風土の醸成とコンプライアンスの徹底

- ・各種運動及び点検の定期的な実施による社員への安全意識の浸透
- ・経営トップ(社長)、安全統括管理者(都市交通事業本部長)及び各管理者(各部長)の巡視、講話、念達等の実施による安全意識の更なる向上(併せて各責務の検証を実施)並びにコンプライアンスの徹底



三宮駅改良工事視察(社長)



非常呼集訓練時訓辞(都市交通事業本部長)



運転士養成教育の視察(社長)



鳴尾連立工事視察(都市交通事業本部長)

上記写真のような経営トップ、安全統括管理者及び各管理者による巡視・講話を随時実施したほか、1-1、1-2の施策に対しては、年5回ある次の運動期間中を中心に、年間教育訓練計画を策定し、各教育を確実に実施しました。

- | | |
|---------------------|--------|
| ・春の全国交通安全運動 | 5月 |
| ・運転保安に関する特別総点検 | 6月 |
| ・鉄道・軌道及び索道の安全運転推進運動 | 7月 |
| ・秋の全国交通安全運動 | 9月 |
| ・年末年始の輸送等に関する安全総点検 | 12月～1月 |

1-3 神戸高速線における安全輸送の維持向上

- ・種々の教育訓練(車両異常時対応等に関する事項、地下駅防災等に関する事項、駅諸施設の適切な運用に関する事項)の継続的な実施により安全輸送の維持向上を図りました。
- ・実務を通して改善点、問題点の洗い出しを行い、必要に応じて規程類や教育訓練方法等の見直しを行いました。

1-4 事故の芽・ヒヤリハットに関する取組みの確実な運用の継続

- ・事故の芽・ヒヤリハット等のリスク情報を確実に報告するよう心掛けました。
- ・報告された事故の芽・ヒヤリハット事象の原因と対応策を検討し、それらを現場へフィードバックさせるシステムを継続して運用しました。
- ・このシステムが確実に機能するよう、日常から社員同士の積極的なコミュニケーションを心掛けました。
- ・このシステムにおける「分析」から「フィードバック」に至る各段階(鉄道安全会議、鉄道安全連絡会、(各部)安全会議など)で情報の有効な活用方法を継続して検討し、実践しました。
- ・各部・各職場が取り組みやすくなる手法を絶えず検討し、積極的に提案・改善しました。
- ・事故防止対策の有効性の把握に継続して取り組みました。
- ・「事故、インシデント、事故の芽・ヒヤリハット」に対して実施した対策については、各部及び鉄道安全連絡会で、その有効性を検証し、必要に応じて鉄道安全会議へ報告するなど、有効性把握への取組みを継続しました。
- ・事故の芽・ヒヤリハットに対して職責に応じた教育訓練を実施しました。
 - (1) マネジメント全般に携わる者 取組みの推進、分析等に関する事項
 - (2) 施策の管理に携わる者 取組みの目的、基礎の熟知と教示、分析等に関する事項
 - (3) 施策の実務に携わる者 気付く力と研鑽する意識の向上等に関する事項
- ・所定の教育訓練、外部研修等の受講、その他各種文献による知識、技能習得等により、それぞれの立場における観点で、各自が習得を心掛けました。

1-5 ヒューマンエラー事象の分析の深度化及び注意喚起の継続的発信

- ・ヒューマンエラー事象の背後要因を含めた原因分析に関する取組み手法について種々探求し、実践及び活用しました。
- ・得られた分析結果については、各部及び鉄道安全連絡会で、その有効性を検証し、必要に応じて鉄道安全会議へ報告するなど、有効性把握と情報共有に努めました。
- ・発生頻度の実態等を踏まえ、定期的かつ継続的にヒューマンエラー防止の注意喚起を実施し、再発防止に努めました。

2 内部監査の実施

- ・「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、都市交通事業本部の各部は監査計画等を策定し、確実に実施しました。
- ・有効性に着目した内部監査の実施及び内部監査自体の有効性を検証しました。
 - 有効性に着目した内部監査を実施しました。
 - 内部監査自体の有効性を検証する場(会議)を関係者間で設定し、その結果を反映した内部監査計画の立案に努めました。
- ・内部監査の客観性をより高めるため、部間でのクロスチェック体制の拡大を図りました。
- ・内部監査員の力量の維持・向上及び確認に向けた取組みを実施しました。
 - 内部監査員の力量の維持・向上の観点から、外部研修の継続、他監査への立会を継続しました。
 - 内部監査員の力量の確認の観点から、受講した外部研修後や他監査への立会后にアンケート等を実施し、確認しました。また、その結果を研修計画等に反映させました。

- ・内部監査における指摘事項・提言事項及び内部監査部(会社組織)による提言事項に対して確実に対処しました。

→監査方法に関する好事例の水平展開により、内部監査の客観性・有効性の向上を図りました。

【内部監査の有効性向上の事例】

- 内部監査実施後に、「内部監査の有効性確認チェック」シートによる監査員の自己評価を行い、部間のクロスチェックや他の監査への立会等について有効性を検証するため、会議の場で監査員同士の意見交換を行いました。
- 内部監査の客観性を高めるため、電気部・工務部で先行導入していた部間のクロスチェックを都市交通事業本部全体に拡大しました。
〔2010年度内部監査〕電気部⇔工務部のクロスチェック
⇒〔2011年度内部監査〕電気部⇔工務部 及び 運輸部⇔車両部のクロスチェック

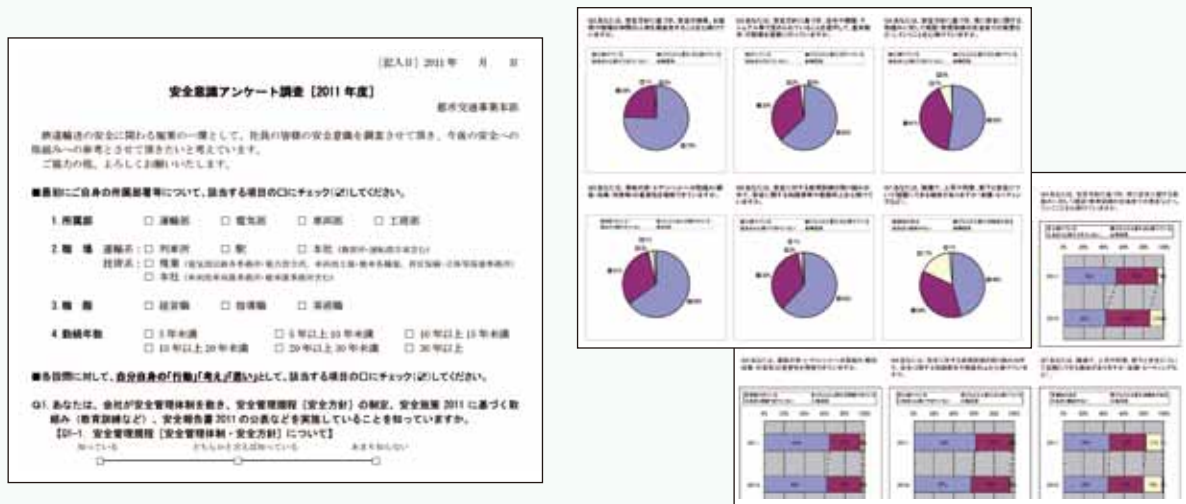
【内部監査部提言事項への対処】

- 電気部・工務部で実施されていた、内部監査時に書類審査によって社長、安全統括管理者及び部長の責務を検証する方法を全ての部門で取り入れ、内部監査の客観性・有効性の向上を図りました。

3 安全意識アンケートの実施

社員の安全への意識や各取組み等の周知度を改めて確認するため、一昨年に引き続き、平成23(2011)年12月、都市交通事業本部の社員全員(約1,100名)を対象として、安全意識アンケート調査を実施しました。結果、前回に比べて着実に安全意識が浸透していることがわかりました。今後もこのアンケートを継続して実施し、結果を安全施策に反映させていきます。

今回のアンケートの結果、前回(平成22(2010)年12月実施)のアンケート結果と同様、安全方針に対する取組み、事故の芽・ヒヤリハット情報の重要性の理解、安全に対する知識保有や意識向上等に対する意識が高いレベルで維持されていること、及び前回に比べて安全管理規程・安全施策・安全報告書の認識度・周知度が向上していることがわかりました。



Ⅶ.安全対策の実施状況

1 教育・訓練の実施

1-1 教育・訓練[平成23(2011)年度実績]

都市交通事業本部の各部署は安全施策2011に基づく行動計画(年間教育・訓練計画)を策定し、確実に実施することにより、社員の技能、知識、資質等の向上、維持に努めています。

[主な教育内容]

① 共通事項

- ・年5回ある各種運動・点検の定期的な実施による鉄道従事員の安全意識の醸成
- ・各職場における社員各々の役割と責任に応じた必要知識・技術の習得、維持及び向上の継続
- ・法令、規程、規則等の遵守の徹底

② 運輸部門

- ・助役(指導職)、乗務員(運転士、車掌)、駅係員を対象にそれぞれ養成教育を年1回実施
- ・乗務1年以下の新任乗務員を対象に、職種毎に定められた時機に振り返りの為の懇談会を実施
- ・新任運転士、車掌を対象に、定められた時機に追指導を実施
- ・助役、乗務員、駅係員を対象に、各列車所、駅管区毎に懇談会を年間4回(延べ約160回)開催
- ・乗務員を対象として、随時列車添乗指導を実施



懇談会(ヒヤリハットに関するグループ討議)

③ 施設(電気・工務)部門

- ・職長教育を年1回実施(工務のみ)
- ・列車防護教育の実施(部署によって年2~3回実施)
- ・各設備の構造・取扱い、施設保守・規程類に関する教育、神戸高速線関係の教育を実施 等



保線業務教育



神戸高速線保守管理に係る教育

④車両部門

- ・ 車庫構内運転時の基本動作の重点指導を年5回実施
- ・ 検査場等の安全開閉装置（運転用電力供給のON・OFF）などの設備取扱い教育の実施
- ・ 相互乗入車両（近鉄・山陽）の技術知識に関する教育の実施

【安全講演会の開催】

- ・ 平成24（2012）年3月、鉄道部門の社員とグループ会社の安全担当者等約90名を対象に、外部から講師をお招きして、安全講演会を開催しました。
- ・ この講演会では、産業技術総合研究所デジタルヒューマン工学研究センターの中田亨様より、「ヒューマンエラーをどう防ぐか」と題して、事故に強い組織についての理論と実例をご紹介頂きました。



[主な訓練内容]

①合同訓練

- ・ 非常呼集訓練（非常事態を想定し早朝に呼集する訓練）を年3回実施
- ・ 脱線復旧訓練を年2回実施
- ・ 電車線断線復旧訓練を年2回実施 等



脱線復旧訓練



電車線断線復旧訓練

②運輸部門

- ・ 本線路上で実車の訓練列車を使用した異常処置訓練（緊急地震速報発報時の対応等）及び車庫線における異常措置訓練（人身事故時の対応等）を年2回実施
- ・ 地下駅防災訓練を各所で年3回実施、地下線における列車火災訓練を各所で年1回実施
- ・ ポイント手回し（分岐器の手動扱い）訓練及び踏切道手動扱い訓練を年4回実施
- ・ 連結解放訓練を年1回実施
- ・ 神戸高速線において車両故障時対応訓練、地下駅防災（火災・水防）訓練、営業列車によるポイント手回し（分岐器の手動扱い）訓練等の異常時訓練を年間を通じて計画的に実施 等



地下駅防災訓練



ポイント手回し訓練

③施設（電気）部門

- ・緊急自動車出動及び信号設備障害復旧訓練を年3回実施
- ・緊急自動車出動及び変電設備故障復旧訓練を年2回実施
- ・重トロリー（工事用運搬車）運転取扱い訓練を年1回実施



重トロリー運転取扱い訓練



緊急自動車



信号設備障害復旧訓練

④施設（工務）部門

- ・保線機械器具の取扱い並びに保線作業の教育訓練（レール運搬台車及び門型クレーンの取扱い講習、分岐器トングレール更換訓練、PCまくら木更換訓練）を年3回実施
- ・重トロリー（工事用運搬車）脱線復旧訓練、レール折損事故時の応急復旧訓練を各年1回実施
- ・淀川防潮扉操作訓練、地下駅水防訓練を年1回実施



レール運搬台車取扱い講習



重トロリー脱線復旧訓練

【地下施設浸水対策】

- ・阪神本線、阪神なんば線、神戸高速線の各地下施設では、台風や突発的な大雨等の水害に対応する目的で、水防鉄扉、水防パネル、土のうなどを配備しています。
- ・平成23(2011)年度は新たに久寿川駅等、地下改札通路を有する地上駅においても土のうを追加配備しています。
- ・不特定多数のお客様が利用する施設であることを第一に考え、水防訓練を実施するなど、お客様の安全を確保出来るよう防災設備や体制の向上に取り組んでいます。



【津波訓練の実施】

- ・平成23(2011)年8月、津波警報発令時の情報伝達、旅客の避難誘導、列車留置手配等の確認・検証を行うことを目的として、津波訓練を実施しました。
- ・この訓練では、運転指令室の訓練用操作卓を使用した列車運転取扱いの机上訓練や久寿川駅での旅客避難誘導訓練、及びこれらに係る情報伝達訓練を実施しました。

【大物訓練線(大物駅東方阪神なんば線高架下付近)の構築】

- ・平成23(2011)年度、これまで電力係員の訓練施設として稼動していた「大物実習所」に、教育訓練用の軌道設備と信号設備を追加構築した訓練施設「大物訓練線」を整備いたしました。
- ・「大物訓練線」は、保線係員、信号係員それぞれの知識・技能向上と技術継承を進めるとともに、密接な関係にある保線・信号業務についての相互理解を深め、更なる連携強化を図るため、総合的な技能教育訓練施設として整備したものです。
- ・この「大物訓練線」では、保線関係では軌道設備が完成した平成23(2011)年8月以降、まくら木交換やレール交換等の訓練を実施しており、信号関係では信号設備完成後の平成24(2012)年度より、踏切自動遮断機取替や信号灯器取替等の訓練を実施する予定です。
- ・また「大物訓練線」では、平成23(2011)年8月に小学生に線路巡視、レール継目の整正、分岐器ポイント転換といった作業を体験して頂くイベント「阪神電車の線路の秘密をのぞいてみよう!」を開催しました。参加者から好評を頂くとともに、参加した係員も存分に自主性、主体性を発揮できる良い機会となりました。



「阪神電車の線路の秘密をのぞいてみよう!」の様子

⑤ 車両部門

- ・脱線復旧訓練を年5回実施
- ・連結器アダプタの連結、解放訓練を年5回実施 等

※連結器アダプタ:非常時対応として、連結器の異なる車両同士を連結する場合のアタッチメント(付属品)



連結器アダプタの連結・解放訓練

1-2 乗務員(運転士・車掌)の養成

① 運転士

運転士になるためには、国家資格となる動力車操縦者運転免許が必要です。この運転免許取得のために、国土交通大臣の指定を受けた養成所である当社教習所にて、所定期間の学科講習(運転法規・運転理論・鉄道車両構造等)及び技能講習(乗務講習、出庫点検、応急処置等)を経て、同運転免許試験に合格しなければなりません。

また、養成所に入所するためには、満年齢21歳以上で原則として車掌経験2年以上等の諸条件を満足する社員の内、社内登用試験(適性検査・知能検査・学科試験・日常業務成績・身体検査)に合格する必要があります。



教育訓練用の
模擬踏切道諸施設



車両構造教育用の設備

②車掌

車掌になるためには、1年以上の駅係員の経験を積んだ者の内、社内登用試験（適性検査・知能検査・学科試験・日常業務成績・身体検査）によって選抜し、所定期間、教習所に入所、車掌に必要な基礎知識と技能を習得させる学科講習（運転法規・車掌業務〔作業基準〕、接遇・車内放送等）、技能講習（乗務講習・出庫点検・応急処置等）を経て、それらの社内修了試験に合格しなければなりません。

【新教習用シミュレータによる教育】

- ・平成9（1997）年に導入された現在の教習用シミュレータは老朽化が進みソフトも陳腐化していることから、平成22（2010）年度より新しいシミュレータの導入に向けて工事に着手し、平成23（2011）年8月に完成しました。
- ・運転台で操縦すると前面の液晶モニタに路線の映像が表示され、昼間、夜間や晴れ、雨、濃霧など様々な天候下での実際の運転状態が再現できます。また、CG映像により数々のアクシデントを設定することで、実際の業務中に体験することが稀である、もしくは実際の車両では訓練出来ない事故・故障等が疑似体験できます。その処置方法を反復して訓練することによって、乗務員が実際に異常事態に遭遇した場合に即座に、的確に対処できる能力の向上に大いに役立っています。

※異常時の訓練メニューとして、地震発生、信号機の故障、踏切での自動車直前横断、地下線内トンネル火災、車両の故障などが装備されています。



運転士訓練状況



車掌訓練状況

2 設備対策・検査点検

2-1 プラットホーム上での転落防止等の安全対策

お客様のプラットホームへの転落防止、あるいは転落時の事故防止のため以下の対策を計画あるいは実施しています。

①内方線の設置等

視覚障害者をはじめとするお客様がホームから転落することを防止し、安全かつ安心して円滑に駅を利用できるようにするため、点状ブロックに内方線（ホームの内方側が認識できる線状のブロック）の併設を推進しています。

平成24（2012）年度は改良工事を実施している三宮駅及び鳴尾駅に内方線を設置する予定であり、この完了により全駅に内方線が設置されることとなります。

また、改良工事を実施している三宮駅においては、ホーム床面の光で、列車の到着・出発を知らせる列車接近表示装置を今年度、設置する予定です。



内方線付きJIS規格ブロック

② プラットホームの拡幅

平成22(2010)年度に上りホームの拡幅を行った芦屋駅に引き続き、武庫川駅上りプラットホーム(大阪方面)においても、ラッシュ時の混雑を緩和するために、プラットホームの拡幅工事を実施しました。

上りプラットホームの中央付近において、ホームの幅を北側に約1.5m拡幅し、混雑時のプラットホームの安全性向上に取り組んでいます。



プラットホーム拡幅前



プラットホーム拡幅後

③ プラットホーム嵩上げ・櫛状ゴム設置

御影駅では、プラットホームと車両乗降口床面との段差、隙間を縮小するために、プラットホームの嵩上げ、櫛状ゴムの設置を行っています。櫛状ゴムは、車両と接触しても支障がなく、これまでよりも車両側に寄せて設置することができるもので、当社では初めての採用となります。

これらの取組みにより、プラットホームと車両乗降口床面との段差を解消、隙間を縮小し、乗降時の安全性を向上しています。



櫛状ゴム 設置現場



櫛状ゴム 拡大

④ 車両間の転落防止幌・転落防止放送装置

お客様がホームから車両の連結間へ転落される事故を未然に防止するため、ゴム製の外幌を、先頭部同士の連結間を除くすべての車両に設置しています。なお、編成の連結・解放を行う1000系車両・9000系車両の先頭車同士の連結部には、音と音声で注意を促す転落防止放送装置を設置しています。



転落防止幌



破線内が転落防止放送装置

⑤ 非常通報装置

お客様がプラットホームから軌道に転落された場合、軌道内に敷設した検知マットによる検知、又はプラットホーム上に設置した非常通報ボタンを操作することにより、乗務員及び駅係員に表示灯と警報ブザーによって異常を知らせ、事故を未然に防止する装置を設置しています。

【転落検知マット設置駅】

設置駅：梅田、杭瀬、甲子園、御影、九条、ドーム前

【非常通報ボタン設置駅】

平成23(2011)年度、武庫川線の武庫川団地前、洲先、東鳴尾、武庫川の各駅に設置を行い、平成23(2011)年度末までに全駅(49駅)設置完了



転落検知マット



非常通報ボタン



表示灯

⑥ITV(車掌確認用モニター)

曲線ホームや、ホーム上の建築物により、車掌が目視でお客様の乗降を確認できない場合に設置しています。平成24(2012)年3月末現在、32駅にカメラ112台、モニター176台を設置しています。



ITVモニター

⑦待避用ホームステップ

ホーム下等へ避難困難な箇所において、お客様が軌道上へ転落された場合に、速やかにホーム上へ避難できるように一定間隔で待避用ホームステップ(梯子形式・バー形式)を取り付けています。



待避用ホームステップ
(左側破線内が梯子形式、右側破線内がバー形式)

2-2 踏切道での安全対策

①踏切障害物検知装置

車が通過する踏切道にはすべて踏切障害物検知装置を設置しています。この装置は、光線を照射する発光器とそれを受ける受光器、列車の運転士に異常を知らせる発光信号器等から構成され、踏切道内の障害物により光線が4秒以上遮断された場合、踏切道手前にある発光信号器が点灯し、列車の運転士に前方の踏切道の異常を知らせます。



発光器・受光器



発光信号器

②列車種類選別装置(遮断時間の適正化)

遮断機は、列車が一定距離まで近付くと遮断棒を降下する仕組みになっています。しかし、すべての列車が同一地点に近付いて遮断棒を降ろすのでは、列車種別により運転速度や停車駅が異なるため、遮断棒が降りてから列車が踏切道を通るまでの時間の長さが変わり、遮断時間に差異が生じます。

それを解消するため、当社では昭和46(1971)年から列車種類選別装置を導入し、列車の安全運行と踏切を通行する人や車の安全を確保できるよう、列車種別に応じて全踏切道の遮断時間を適正に制御しています。



③踏切遮断棒の大口徑化

踏切道への自動車の無理な進入等により発生する踏切遮断棒の折損件数の多かった踏切道(年平均2回以上発生)に、大口徑遮断棒カバーを採用しました。平成24(2012)年3月末現在、計7踏切道に採用しており、折損件数は設置前(平成16(2004)年度)の28件から平成23(2011)年度は13件に減少しました。今後も、状況に応じて展開していく予定としています。また、阪神なんば線区間では、開通後の列車本数の増加に併せ、交通量が多い2踏切道で大口徑遮断棒カバー設置と共に注意喚起垂れ幕を設置しました。



大口徑遮断棒カバー



注意喚起垂れ幕

(参考)

- 踏切道総数40カ所(本線26カ所/阪神なんば線5カ所/武庫川線9カ所)
- 踏切遮断棒・折損件数

	平成23(2011)年度	平成22(2010)年度	平成21(2009)年度
折損事故 計	45	49	41
車道	38	42	26
車禁又は歩道	7	7	15

※平成23(2011)年度の踏切遮断棒折損事故は昨年度からは4件減少していますが、今後も監視を継続していきます。
 ※車禁とは車両通行禁止の踏切道をいいます。

④踏切支障報知装置(非常押ボタン)の設置

非常押ボタンとは、踏切道内で自動車のエンストや脱輪、横断者の立往生等の異常があった場合に、トラブルの原因者や周辺通行者の手動操作(非常押ボタンを押す操作)により、踏切道に接近する列車に異常・危険を報知する設備です。

平成19(2007)年度に、車両通行禁止の6箇所の踏切道に設置し、平成20(2008)年からは車両通行禁止踏切道以外の踏切道にも順次整備しており、平成22(2010)年度までに計画していた全38箇所の踏切道へ設置を完了しています。



非常押ボタン

2-3 運行上の安全対策

①PTCシステム

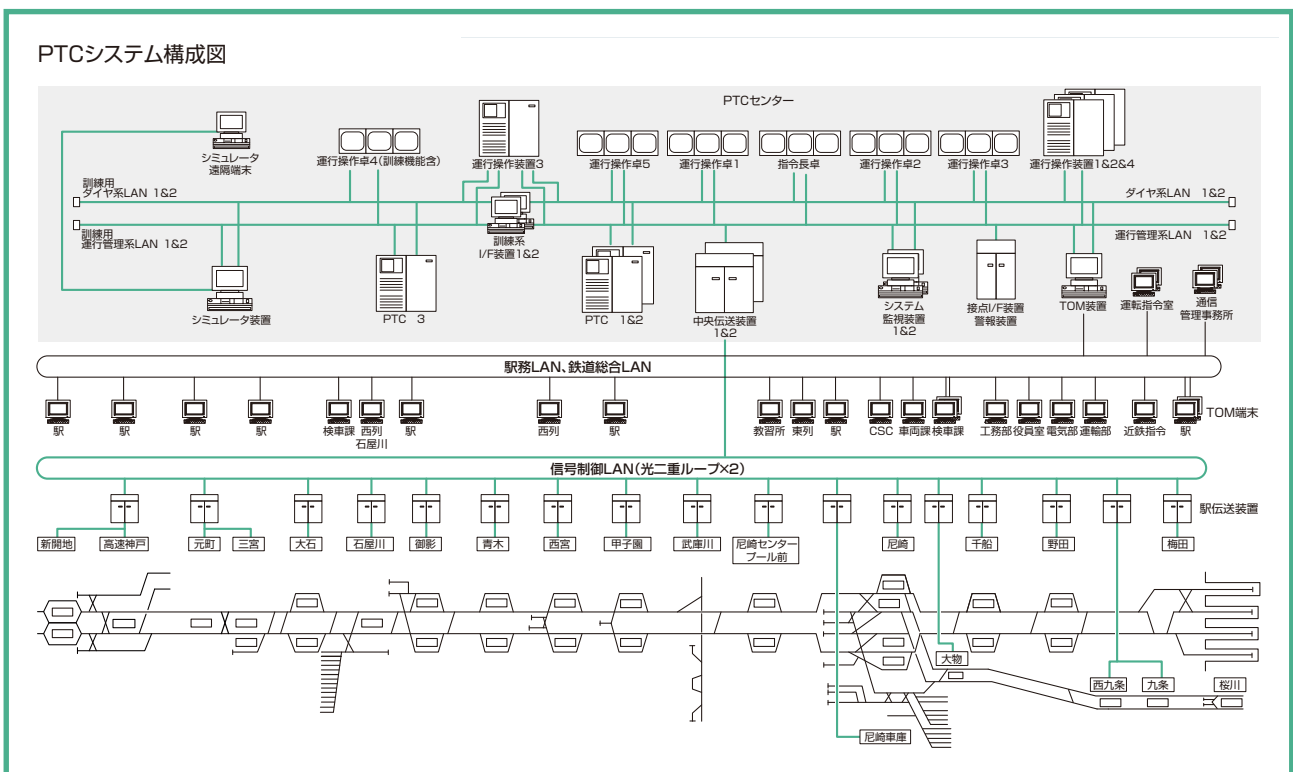
PTC(Programed Traffic Control/列車運行管理)システムとは、コンピューターを使った列車運行管理システムのことです。コンピューターに記憶された全列車のすべての駅における情報(出発時刻、番線、行先、会社種別、車両種別など)に基づいて、信号現示(表示)やポイント(分岐器)の切替えから、プラットホームにおける案内表示や放送までのすべてが自動的に行われます。

昭和61(1986)年10月から運用を開始したPTCシステムは、安全性向上のため、平成18(2006)年2月、新PTCシステムへ更新しています。

新システムは、運行計画をベースに制御、管理するPTC計算機を3重系とし、ダイヤ乱れ時などにダイヤグラムを変更したり、信号機を手動で制御する運行操作卓を5卓(1卓につき3面のディスプレイ)配置するシステム構成となっています。また、従来からの運行計画管理・自動進路制御・運行監視・ダイヤ変更・運転整理・運行記録・システム状態監視などの機能強化を図ったほか、訓練シミュレーションを行える機能を追加しています。

また、運行状況や気象情報をリアルタイムで鉄道事業各部門に伝えるTOM(Traffic Operation Monitoring/列車運行状況モニター)システムや、PTCシステムと連動し発車時刻、停車駅、乗換えなどの案内を行う旅客案内システムも併せて更新しています。

平成23(2011)年3月には、神戸高速線の元町駅から西代駅の運行管理を実施するために、運行操作卓の増設などPTCシステムの改造を実施しています。



②ATS

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。当社では、速度の制限を5段階(時速110km、70km、50km、30km、20km)に分け、制限速度と列車速度を連続的に照合するシステムを採用し、全線に整備しています。

一部の曲線等における速度制限にもこのATSを利用して速度超過を防止しています。

平成20(2008)年度以降、線路の分岐部を対象としたATSの整備を進めており、平成22(2010)年度は、追加整備となった出発信号機内方の分岐部7箇所を整備を実施しました。平成23(2011)年5月までに残りの2箇所を整備し、全対象箇所28箇所の整備を完了しています。

なお、桜川～大阪難波間では、近畿日本鉄道仕様の点制御車上連続速度照査方式を採用しています。これは、ATS地上子からの速度制限情報を車上子に伝達し、車上ではこの情報を記憶するとともに、列車速度が制限速度以上の場合、自動的にブレーキがかかるシステムです。



ATS本体



破線内が地上からのATS信号を受ける受電器

③駅誤通過防止装置

列車種類選別装置の情報を利用し、停止すべき列車が駅に接近してくると「列選S標」が点滅を開始し、同時にATSを使用して、列車の入駅速度を制限します。



列選S標

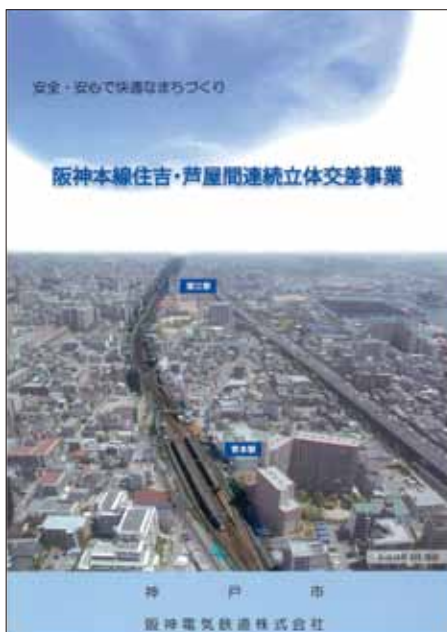
④高架化、地下化

大阪・神戸間を結ぶ当社線は、道路交通量の非常に多い市街地に位置していることから、これまで踏切道除却の立体交差化等の要請が強く、当社も長年にわたり積極的に取り組んできています。その結果、現在の立体化率は、本線で87%、阪神なんば線で90%(西九条駅から大阪難波駅間を含む)、神戸高速線で100%(元町駅～西代駅間)と非常に高い水準を誇り、踏切事故が大幅に減少しています。

現在は、本線住吉・芦屋間(神戸市内の住吉・魚崎間は完成)及び本線甲子園・武庫川間(西宮市内)で高架化工事を進めています。

[本線住吉・芦屋間高架化工事]

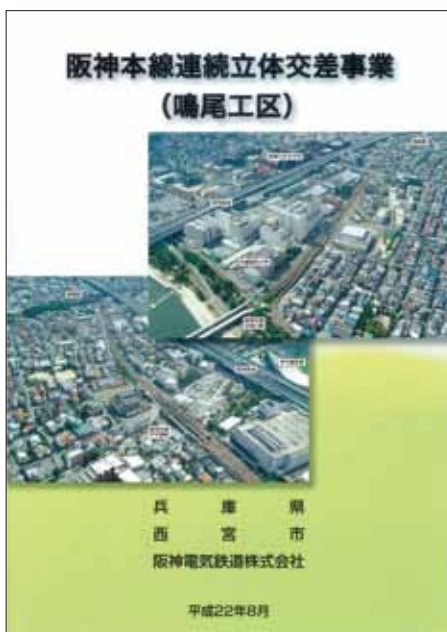
本線住吉駅・芦屋駅間の約4kmを高架化し、11箇所踏切を除却しようとするものです。現在は、上下線とも仮線による列車運行中で、下り線（三宮行き）の高架橋躯体を構築中です。平成24（2012）年度も引き続き、下り線（三宮行き）の高架橋躯体の構築を進める予定です。



高架橋工事現場(神戸市内)

[本線甲子園・武庫川間高架化工事]

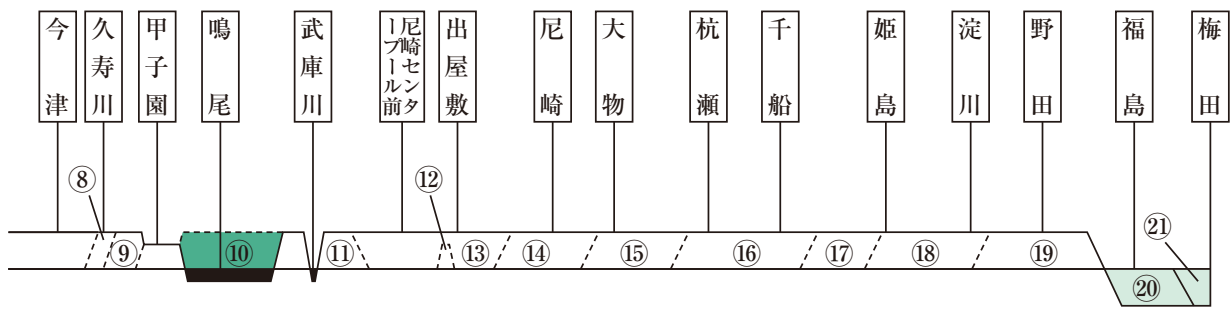
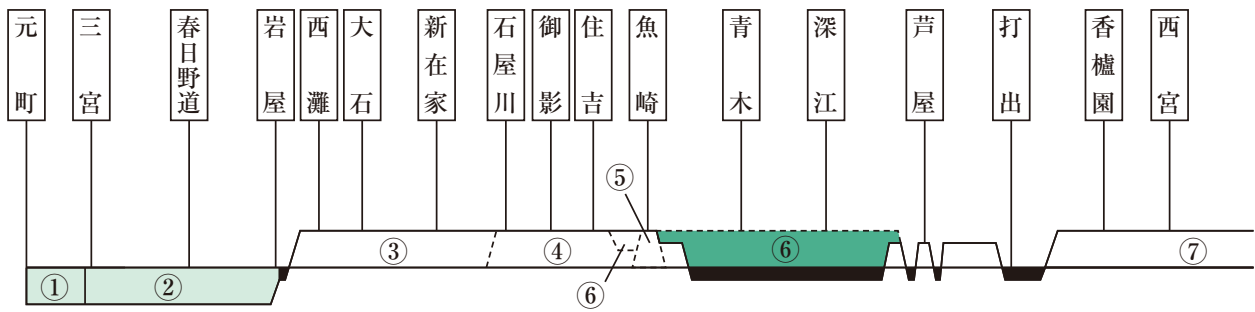
本線甲子園駅・武庫川駅西方間の約2kmを高架化し、6カ所の踏切を除却しようとするものです。平成23（2011）年7月に仮上り線（梅田・大阪難波方面行き）に切り替え、現在、仮下り線（三宮方面行き）工事を実施中です。平成24（2012）年秋頃に仮下り線に切り替える予定です。



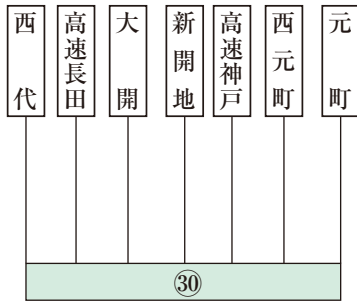
仮線工事現場(西宮市内)

●立体化の状況

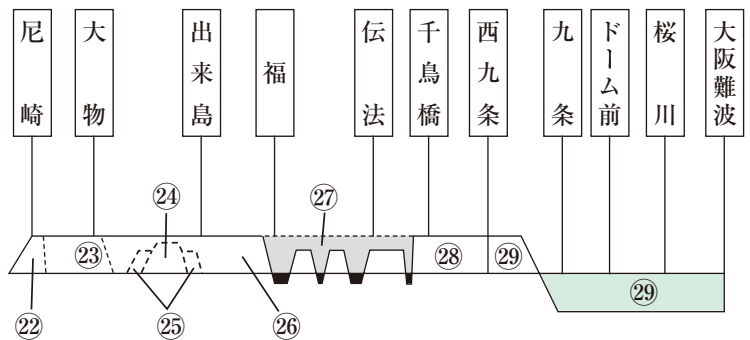
本線



神戸高速線



阪神なんば線



凡例

	計画高架化区間
	既設高架化区間(盛土を含む。)
	既設地下化区間(切土を含む。)
	地平区間
	現在施工中区間

立体化率	・本線	87%
	・阪神なんば線	90%
	・武庫川線	0%
	・神戸高速線	100%

番号	場 所	立 体 化 開 通 年 月	除 却 又 は 除 却 予 定 の 踏 切 道 数
①	元 町 ～ 三 宮 間	昭 11(1936). 3	0
②	三 宮 ～ 岩 屋 間	昭 8(1933). 6	0
③	西 灘 ～ 石 屋 川 間	昭 42(1967). 7	16 ※
④	石 屋 川 ～ 住 吉 間	昭 4(1929). 7	0
⑤	住 吉 川 左 右 岸	平 4(1992). 3	2 ※
⑥	住 吉 ～ 芦 屋 間	工 事 中	11 ※
⑦	堀 切 川 ～ 久 寿 川 間	平 13(2001). 3	16 ※
⑧	久 寿 川 駅 付 近	昭 61(1986). 6	2 ※
⑨	久 寿 川 ～ 甲 子 園 間	昭 58(1983). 1	1 ※
⑩	甲 子 園 ～ 武 庫 川 間	工 事 中	6 ※
⑪	武 庫 川 ～ <small>尼崎センター フェニール前</small> 間	昭 45(1970). 5	0 ※
⑫	蓬 川 付 近	昭 44(1969). 8	1
⑬	武 庫 川 ～ 尼 崎 間	平 6(1994). 1	7 ※
⑭	尼 崎 駅 付 近	昭 39(1964). 2	3 ※
⑮	大 物 ～ 杭 瀬 間	昭 52(1977). 4	5 ※
⑯	杭 瀬 ～ 千 船 間	昭 52(1977). 4	7
⑰	千 船 ～ 姫 島 間	昭 52(1977). 2	2 ※
⑱	姫 島 ～ 淀 川 間	昭 42(1967). 12	5
⑲	淀 川 ～ 福 島 間	昭 36(1961). 11	6 ※
⑳	野 田 ～ 梅 田 間	平 5(1993). 9	6 ※
㉑	梅 田 駅 付 近	昭 14(1939). 3	0
㉒	尼 崎 駅 付 近	昭 39(1964). 2	2 ※
㉓	尼 崎 ～ 出 来 島 間	昭 53(1978). 3	1 ※
㉔	佃 付 近	昭 55(1980). 1	1 ※
㉕	神 崎 川 付 近	昭 39(1964). 6	3
㉖	大 物 ～ 福 間	平 10(1998). 9	3 ※
㉗	福 ～ 千 鳥 橋 間	未 定	5 ※
㉘	千 鳥 橋 ～ 西 九 条 間	昭 39(1964). 5	0
㉙	西 九 条 ～ 大 阪 難 波 間	平 21(2009). 3	0
㉚	西 代 ～ 元 町 間	昭 43(1968). 4	0

(注)・※は工事の全部又は一部が都市計画事業であることを示す。

- ・③本線西灘～石屋川間の高架は平成7(1995)年1月の阪神大震災による損壊のため、平成7(1995)年6月再建。

⑤三宮駅改良工事

三宮駅では、地下駅火災対策基準及び交通バリアフリー法の移動円滑化基準に適合した施設等を整備するため、国土交通省等の都市鉄道利便増進事業費補助を受けて、平成19(2007)年より東改札口・駅排煙施設・エレベーターの新設及び西改札口改築等の改良工事を行っています。

このうち、平成24(2012)年3月20日に東改札口が完成し、火災時の2方向避難経路及びバリアフリー経路の整備が完了しました。引き続き、平成24(2012)年6月には、姫路方面行きの下り線と大阪難波・奈良方面行きの折り返し線を入れ替える配線変更工事を行い、姫路方面からの列車より、大阪難波・奈良方面行き列車への乗り継ぎが、改札階に移動することなく行えるようになりました。

現在は、継続して西改札口改築工事を実施しており、平成24(2012)年度にすべての工事が完成する予定です。



東改札口完成状況



完成予想図

⑥甲子園駅改良工事

甲子園駅では、プロ野球の開催時などの混雑緩和と、バリアフリー化を図るため、国土交通省等の「鉄道駅総合改善事業費補助」制度を活用し、平成23(2011)年11月より駅のリニューアル工事を行っています。平成24(2012)年度より西改札口新設通路工事や橋脚工事など本格的工事に着手しており、平成28(2016)年度に完成する予定です。

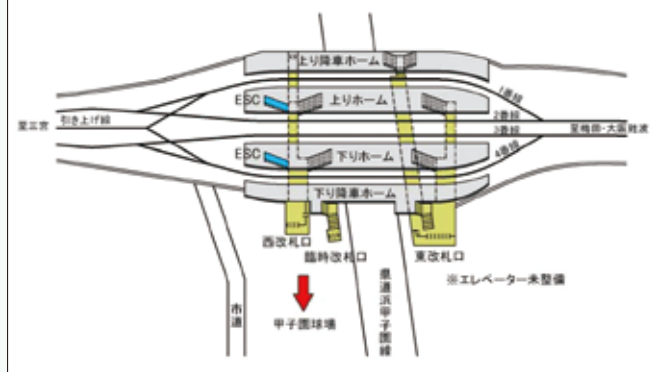
【甲子園駅改良工事の概要】

- ・ 今回のリニューアルでは、ホームを拡幅しエレベーターを整備するとともに、駅舎を改築しコンコースを拡張します。また、ホーム中央部には大屋根を設けます。この大屋根部では、自然光をとおす膜素材を採用するほか、「甲子園」の象徴でもある「浜風」が吹き抜けるデザインを取り入れています。
- ・ この他、駅の南側に自生する「クスノキ」の大木を駅舎内に取り込むかたちで残すなど、自然との共生を図りながら環境にも配慮した明るい快適な駅とする計画としています。

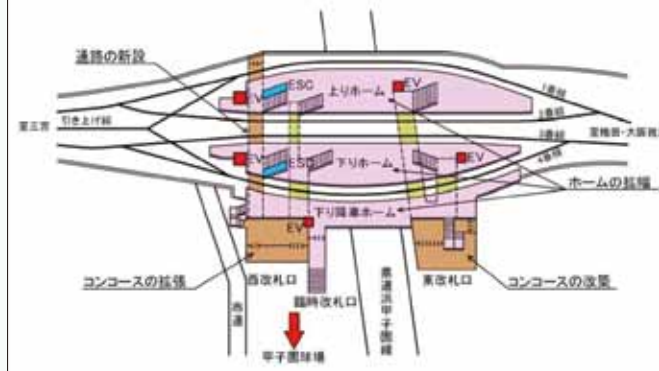


完成予想図

改良前



改良後



⑦脱線防止ガード(線路の脱線防止策)

列車が急カーブを通過する際に脱線するのを防止するため、半径が300m以下の曲線部において、内軌側レールに「脱線防止ガード」を設置しています。

脱線防止ガードを設置することにより、車輪をレールと脱線防止ガードとの間に挟む形となり、車輪が線路から逸脱するのを防ぐことができます。



脱線防止ガード 設置現場



脱線防止ガード 拡大(L型部)

2-4 車両の安全対策

①運転士異常時列車停止装置

運転士の体調が急変した場合など、不測の事態が発生した際にも安全を確保できるよう、列車走行中にハンドルのスイッチから手が離れると、自動的に非常ブレーキがかかる装置を全運転台に設置しています。



5001形運転台



運転士異常時列車停止スイッチ

②運転状況記録装置

車両に万一事故が発生した場合の原因究明や再発防止に役立つため、列車の速度やブレーキ使用状況等のデータを記録する装置を全運転台に導入しています。

運転状況記録装置は列車の走行データ(時間・速度・制御・ブレーキ・ATS動作等)を記録します。



運転状況記録装置

③非常通報装置・非常通話装置

客室内で非常事態等が発生した場合に乗務員に通報する装置として全車両に非常通報装置を設置しています。また、これに加えて、インターホンタイプで乗務員との通話が可能な非常通話装置を設置しています。平成24(2012)年3月末現在、普通車(5500系、5550系)と急行車(9000系、9300系、1000系、8000系[一部])の250両に設置しています。



非常通報装置



非常通話装置

2-5 施設・車両の検査・点検

[電気関係施設の検査・点検]

① 信号機の定期検査

信号機は、前方の列車状況を運転士に伝える装置で、運転士は信号機の現示に従って運転します。信号機の定期検査では、レンズ清掃や電圧測定、電球の状態確認などを行い、設備の安定維持に努めています。

・検査頻度:1回/年



信号機の定期検査

② 踏切保安装置の定期検査

踏切保安装置は、鉄道と道路が平面交差する踏切道に設置されている装置です。定期検査では、列車の接近を知らせる警報機、列車接近時に線路を遮断する自動遮断機、障害物検知装置などの点検を行い、設備の安定維持に努めています。

・検査頻度:3回/年



踏切保安装置の定期検査

③ トロリ線摩耗測定

トロリ線は、電車の屋根に取付けられたパンタグラフと直接摺動することによって、電車へ運転電力を供給する役割を持った重要な設備(電線)です。トロリ線は、パンタグラフが摺動することにより徐々に摩耗する(すり減る)ので、定期的にマイクロメータ(写真)や架線検測車を用いてトロリ線の太さを測定し安全を担保しています。

・検査頻度:2回/年



トロリ線摩耗測定

④ 電車線自動張力調整装置点検

電車線自動張力調整装置は、電車に電気を供給するトロリ線が弛まないように、常に一定の張力で引っ張り続ける装置です。電車線自動張力調整装置でトロリ線に張力を掛け、トロリ線を真っ直ぐに保つことで、パンタグラフとの摺動がスムーズに行われます。

・検査頻度:2回/年



電車線自動張力調整装置点検

[土木関係施設の検査・点検]

① 高架橋等の定期検査

鉄道土木構造物の定期検査は、まず目視による検査を実施し、異常の可能性があると判定された箇所については、高所作業車等を用いた詳細目視検査やテストハンマーによる打音検査等により、異常の有無を確認しています。

・検査頻度:約2年毎に実施



橋梁下面からの目視検査



近傍での詳細目視検査

②トンネルの定期検査

鉄道土木構造物の内、トンネルの定期検査については、高解像度のラインセンサカメラによりトンネル内空の覆工面を連続的に撮影し、この撮影画像を用いて異常の有無を高い精度で確認し、トンネルの維持管理に努めています。

- ・検査頻度:約2年毎に実施



画像撮影状況

③軌道検測車による軌道変位検査

軌道検測車により軌道5成分(軌間・水準・高低・通り・平面性)を0.25m間隔・0.1mm単位で測定をしています。検測結果を線路補修計画の立案に活用し、安全な軌道維持に努めています。

- ・検査頻度:4回/年(3・6・9・12月)



軌道検測車

[車両の検査]

車両の安全を保つため、尼崎車庫・工場で検査を実施しています。定期的な検査は、列車検査、状態・機能検査(月検査)、重要部検査、全般検査で、このほか必要に応じて臨時検査を行っています。

①列車検査

10日を超えない期間ごとに、電車の主要部分について行う検査です。尼崎車庫において、1日あたり下記の編成(50~62両)の検査を行っています。

- ・急行車6両編成×6~7本
- ・急行車2両編成×1~2本
- ・普通車4両編成×3~4本



列車検査

②状態・機能検査(月検査)

3カ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です。尼崎車庫において1日あたり急行車6両編成、2両編成及び普通車4両編成1~2本を基本として行っています。



状態・機能検査(月検査)

③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、動力発生装置、走行装置、ブレーキ装置、その他の重要な装置の主要部分について行う検査です。

④ 全般検査

8年を超えない期間ごとに、電車の主要部分を取り外して全般にわたって行う検査です。主として工場で行っています。



全般検査

⑤ 輪重測定(車両の脱線防止策)

車両の脱線防止対策として、尼崎車庫内に輪重測定装置を設置しており、左右の車輪にかかる重量バランス(輪重比)の厳密な管理を定期的に行っています。



破線内がひずみゲージ設置箇所



輪重測定(パソコン解析画面)

※車輪がレール上を通過する際に発生するレールたわみ量を測定、パソコン解析し、両輪の重量バランスを管理しています。レールたわみ量は、レール側面に取り付けたセンサー(ひずみゲージ)により測定します。

【車両在線表示システム】

- ・本線走行中の車両を確実に把握するとともに、車庫内に在線する車両の位置を表示するシステムです。
- ・配車計画とその確実な運用、車庫内での車両のメンテナンスの効率的な実施のために活用しています。
- ・車両側へ取付けたIDプレートが地上側のIDアンテナで読み取りモニタに車両情報を表示します。



車両在線表示システムモニタ(尼崎車庫)



車両在線表示システムモニタ(本線)



破線内がIDアンテナ



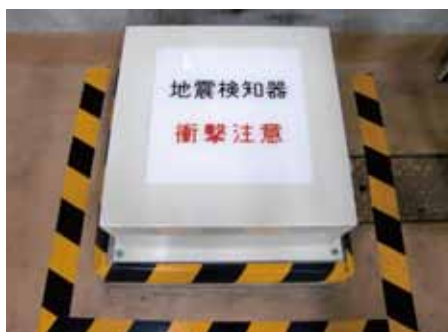
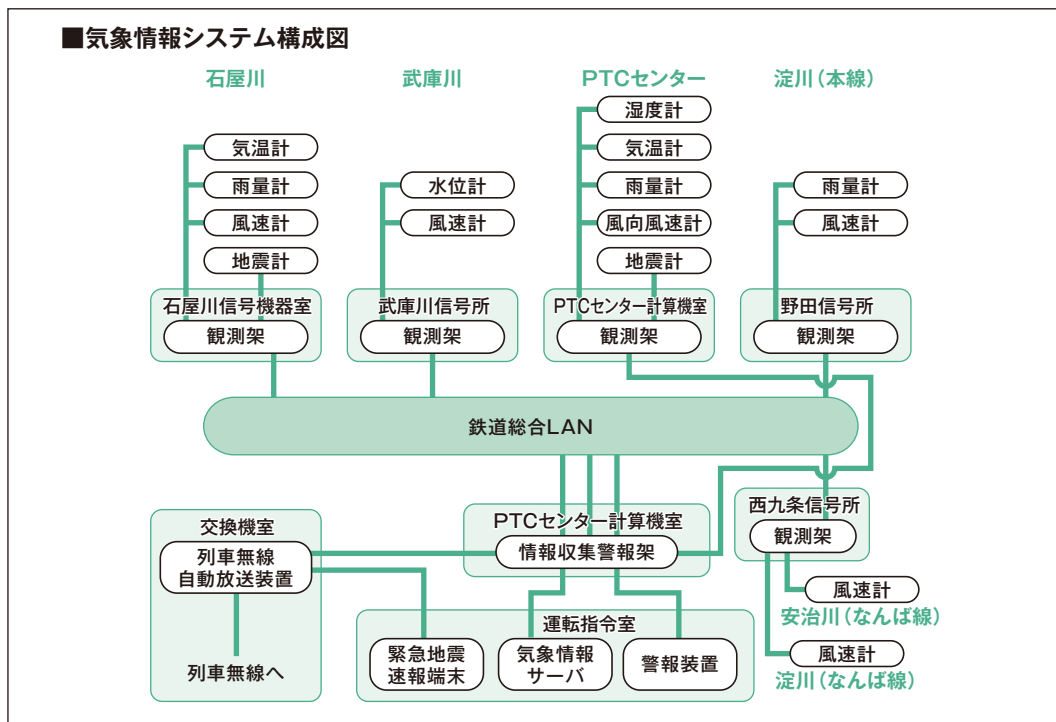
破線内がIDプレート

2-6 自然災害に対する安全対策

① 気象情報システム

沿線6カ所の気象観測データの集中監視を行うシステムです。阪神・淡路大震災を機に施設の新設・増設等の見直しを行い、平成8(1996)年9月から稼動し、さらに平成18(2006)年11月には、突風対応として武庫川にも風速計を新設しました。なお、阪神なんば線の新線区間では安治川に風速計を設置しています。

鉄道総合LAN(Local Area Network)を通じ、運転指令室に地震や雨量、風速などの観測データを収集し、安全な列車運行に活かしています。なかでも、震度4以上の地震を地震計で感知した場合もしくは緊急地震速報端末で予測した場合には、列車無線を通じて運行中の各列車に非常停止指令の放送を自動的に行う機能があります。



地震検知センサー



雨量発信器

② 緊急地震速報(気象庁)の活用

地震時における列車運行の更なる安全確保に努めるため、「気象情報システム」に併せて、平成19(2007)年8月より気象庁が配信する緊急地震速報を受信するシステムを構築、運用を開始しています。

地震発生を列車無線にて自動放送することで、列車の停止・減速等危険回避行動が可能となり、遠方での地震発生において被害を最小限に抑えることができます。



緊急地震速報受信端末

※緊急地震速報は、主要動(S波)到達前に初期微動(P波)を地震計で検知し、主要動の大きさを予測するもので、現在、気象庁と防災科学技術研究所は、全国に約1000箇所、地震計を設置して配信体制をとっています。現在想定されている東南海・南海地震では、主要動が到達する約30秒前(阪神地域)に地震が予測可能とされています。

③耐震補強

耐震性能の確保を目的として、高架橋柱の耐震補強工事を計画的に実施しています。工事が困難とされる箇所においても、その状況に応じた補強工法を採用する等により、積極的に耐震補強工事を推進しています。



RB補強工法



一面せん断補強工法

2-7 その他の安全対策

①地下駅における火災対策

地下駅火災に対する安全性向上のために、避難誘導設備、排煙設備、防火防煙シャッター等の火災対策設備を各地下駅に整備しています(三宮駅は整備中)。

また、お客様に対しては、駅構内に避難経路図を設置し、万一の火災に備え、避難方法等についてお知らせしています。



防火防煙シャッター



避難経路図設置状況

九条駅 避難経路図
Kujo Sta. Evacuation Route

1. 進行中の電車で火災が発生したとき
In Case of Fire on a Train

- トンネル内を走行中に万一列車火災が発生した場合には次駅まで進行し避難することを要求しております。
- 中柱を横アトンネル内で停止した場合は乗降の指示により列車の前後から安全に避難することができます。
- 列車内で火災が発生した場合には非常通報装置により係員に連絡してください。
- If a fire should break out on the train, in principle, the train continues running to the next station to take shelter.
- If the train should unavoidably stop inside the tunnel, however, you can take shelter safely from the front or rear side of the train under the guidance of the train officers.
- If a major fire should break out, please inform the train officers through the emergency system on the train.

避難方向 ← → 避難方向

2. 駅構内で火災が発生したとき
In Case of Fire in a Station

- 駅構内でも万一の火災発生に備え、自動火災通報設備をはじめ、非常放送設備、排煙設備、消火設備等を整備しております。これらの設備は、駅員管理で集中管理され、駅構内を総合的に監視しています。
- 火災が発生した場合でも、お乗車の避難経路や消火活動中での区画・約集に行える体制をとっておりますので、避難の際、係員の指示があった場合にはその指示に従ってください。

Each train station has emergency broadcasting equipment, smoke control equipment, and fire extinguishing equipment as well as automatic fire alarm equipment in preparation for fires. These installations are under the central control of the disaster control room for the comprehensive surveillance of the station.

The train station has a system to give evacuation guidance to users and conduct firefighting activities promptly and exactly. Please the instructions of the station officers at the time of evacuation.

避難経路図

②陸橋(橋桁／ガード)の防護工

陸橋(橋桁／ガード)下の高さが十分でない場合は、自動車等の橋桁への衝突による線路設備等への損傷、列車運行阻害を未然に防ぐため、陸橋手前に「防護工(桁)」を設置し、陸橋への直接の衝突を防いでいます。



橋桁防護工(桁)

(参考)

□防護桁設置数48陸橋93カ所(本線39陸橋77カ所／阪神なんば線9陸橋16カ所)

□防護工(桁)衝突事故件数

	平成23(2011)年度	平成22(2010)年度	平成21(2009)年度
衝突事故件数	19	17	8

③駅構内における防犯対策

駅構内における旅客および駅係員の安全確保と犯罪の抑止を図るため、防犯カメラを設置し、映像を録画しています。平成24(2012)年3月末現在、47駅にカメラ286台を設置しています。



防犯カメラ



防犯カメラ映像

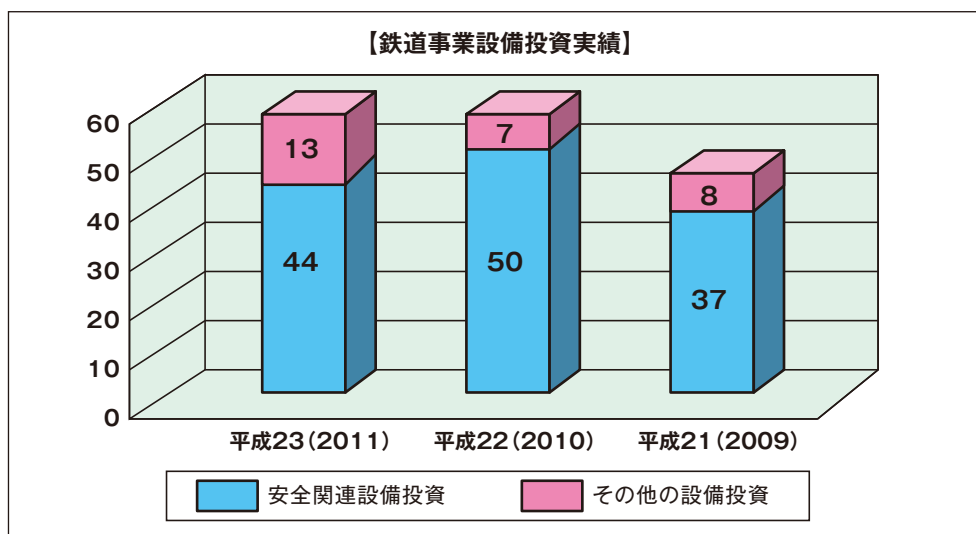
3 安全投資

平成23(2011)年度の実績としましては、設備投資総額57億円のうち安全関連投資額は、約78%の44億円となっております。主な内容は、神戸市内と西宮市内の2箇所での連続立体交差事業、ホームの拡幅やバリアフリー化等を主目的とした甲子園駅改良工事、及び火災対策等を主目的とした三宮駅改良工事などです。

(単位:億円)

	平成23(2011)年度	平成22(2010)年度	平成21(2009)年度
安全関連設備投資	44	50	37
その他の設備投資	13	7	8
設備投資総額	57	57	45

※「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 安全に関するその他の取組み・体制

4-1 安全運行のための健康管理

① アルコールチェック

乗務員には、対面点呼を厳正に実施し、出勤時、全員に対してアルコール検知器で酒気を確認しています。

② SAS(睡眠時無呼吸症候群)対策

運転士に対して、パルスオキシメーター(検査器具)を睡眠時に装着させSASの簡易スクリーニング検査を実施しています。その結果により、SASの疑いがある者は、検査医療機関において精密検査を実施し、SASと判定されれば、所定の治療と医師の診断を受ける体制となっています。

4-2 お客様の救護等への取組み

① AED(自動体外式除細動器)の設置

AED(自動体外式除細動器)を、平成18(2006)年3月から梅田、尼崎、甲子園、御影、三宮の各駅長室と西宮駅に、また平成21(2009)年8月からは元町駅に設置しています。さらに、阪神なんば線の開通に併せ、西九条、九条、ドーム前、桜川にも設置し、神戸高速線では高速長田から西元町までの各駅に設置しています。



AED

② 普通救命講習の受講

地域の消防署にご協力を頂き、急病やケガをされたお客様への初期対応に必要な知識や技能を習得するため、運輸部の助役等が普通救命講習を受講しています。講習では、心肺蘇生・AED要領・止血法・搬送法等を学び、平成24(2012)年3月末現在、延べ約880名が修了しています。



普通救命講習の受講状況

③ サービス介助士の取得

高齢者や障害者のお客様に少しでもお役に立てるようサービス介助士の資格取得を推奨しており、平成24(2012)年3月末現在、運輸部の助役等75名が取得しています。

※サービス介助士は、NPO法人「日本ケアフィットサービス協会」が認定する資格で、おもてなしの心と介助技術を学ぶ資格として、介助の知識と技能を認定する資格制度です。

4-3 社内のコンプライアンス体制(コンプライアンス相談窓口の設置)

当社では、当社及び当社グループ会社並びにこれらの業務委託先の役職員等が、輸送の安全確保に関する事項も含め、法令、契約、企業倫理等に反する事実又は行為(違反事実等)を認識した際に、当該違反事実等について相談・通報する「コンプライアンス相談窓口」を設置し、違反事実等を自らは是正するための仕組みを構築しています。

また、このほか、親会社である阪急阪神ホールディングス(株)が設置する「企業倫理相談窓口」にも違反事実等を相談・通報できることとしており、阪急阪神ホールディングスグループ全体としてコンプライアンス経営の推進を図っています。

Ⅷ.2012年度の取組み

1 安全重点施策(安全施策2012)[平成24(2012)年度]

平成24(2012)年度の安全重点施策は、下記項目の通りとし、行動計画(教育・訓練等)に基づき、積極的に取り組んでまいります。

- ・安全管理規程に基づく安全管理体制の充実
- ・安全確保を最優先とする企業風土の醸成とコンプライアンスの徹底
- ・事故の芽・ヒヤリハットに関する取組みの確実な運用の継続
- ・ヒューマンエラー事象に関する原因分析の継続
- ・巨大地震・津波発生を想定した非常時への対応

2 安全関連投資計画(安全施策2012)[平成24(2012)年度]

平成24(2012)年度の主な安全関連投資計画は、下記項目の通りとなります。

- ・連続立体交差事業の継続推進(東灘連立[本線住吉・芦屋間]/鳴尾連立[本線甲子園・武庫川間])
- ・耐震補強の継続実施(尼崎駅・千鳥橋駅等高架橋柱補強)
- ・改良工事の実施(三宮駅改良[継続]・甲子園駅改良[継続]・武庫川駅ホーム拡幅[継続]等)
- ・その他の改良工事、設備更新等

Ⅸ.お客様、関係者等との連携

1 お客様からのご意見

平成23(2011)年度は、お電話やメール等あわせて約690件のご意見、ご要望、励ましのお言葉等をお寄せ頂きました。

このように「お客様の声」を頂いた場合には、ケースに応じて、状況を確認の上、対策の実施や検討、社員指導等を行っています。また、お客様にお答えが必要なご意見に対しては、速やかにお返事するよう努めています。

なお、当社に対するご意見などを承る窓口として、ホームページ上で、メールや関係部署の電話番号をお知らせしています。

(ホームページアドレスは、「Ⅹ.安全報告書へのご意見等」に記載しています。)

2 お客様、沿線住民の皆様へのご協力をお願い

2-1 ホーム上でのお願い

●駆け込み乗車は危険です!

駆け込み乗車は危険です。思わぬ事故の原因となります。次の列車のご利用をお願いします。

●ホーム端部での歩行は危険です!

ホーム端部での歩行は、軌道への転落や列車との接触のおそれがあり、危険です。出来るだけホーム先端から離れた位置での歩行をお願いします。列車の接近の際には、黄色い線の内側(やむを得ない場合は白い線の内側)へおさがり下さい。

●黄色い線の上には荷物等を置かないでください!

ホーム上の黄色い線は、目のご不自由な方の重要な誘導案内用設備となっています。立ち止まったり、荷物を置かないようお願いします。

●異常時は「非常通報ボタン」を押してください!

ホームから線路へ転落されたお客様を発見された場合などの異常時には、「非常通報ボタン[P17参照]」を押してください。列車に異常を知らせることが出来ます(平成23(2011)年度末時点で全駅に設置済み)。

●線路内へは絶対に立ち入らないでください!

ホーム下に誤ってものを落とされた場合、必ず駅係員にお知らせください。絶対に線路内に立ち入らないでください。線路内は大変危険です。

●地下駅では避難経路図をご確認ください!

地下駅では、万が一の火災に備えて種々の対策施設を整備していますが、お客様におかれましては、ホームに掲示しています「避難経路図」をご確認ください。



立入禁止看板

2-2 列車内でのお願い

●列車内での非常時は「非常通報装置・非常通話装置」で通報願います!

列車内で異常があった場合は、車内に設置されています「非常通報装置・非常通話装置[P25参照]」により、乗務員に異常があることを知らせることが出来ます(非常通話装置の設置車両では乗務員と会話することも出来ます)。

2-3 踏切道でのお願い

●警報機が鳴り始めたら無理な横断はしないでください!

警報機が鳴り始めたら踏切道内に入らないでください。すぐ近くに列車が来ています。また降下した遮断棒のくぐり抜けや踏切道付近で遊ぶお子様は、大変危険です。絶対に「しない」「させない」でください。

●踏切道での非常時は「非常押ボタン」を押してください!

踏切道で異常を発見した場合は、踏切支障報知押ボタン装置(「非常押ボタン[P19参照]」)を押してください。踏切道に異常のあることを列車に知らせます(38箇所の踏切道に設置しています)。



2-4 共通・その他のお願い

●不審物発見時は乗務員・駅係員へお知らせください!

列車内や駅構内で不審物を発見した場合は、手を触れずに、お近くの乗務員、駅係員にお知らせください。

2-5 踏切事故防止キャンペーンへの取組み

平成23(2011)年度においても近畿運輸局、近畿管区警察局、近畿地方整備局及び関西鉄道協会等の共催のもと、当社も「踏切事故防止キャンペーン」に参画し、踏切道通行の安全の確保と踏切道事故防止の啓発に取り組んでいます。

- ・主な踏切道での啓発グッズの配布等による啓発活動
- ・啓発ポスターの掲出及びスポット放送の実施 等



2-6 「こども110番の駅」の取組み

当社では、平成17(2005)年4月より、下記の11駅において「こども110番の駅」として取り組んでいます。こども達が被害に遭うなど、助けを求めてきた時の対応は勿論のこと、日頃から安全・安心な地域づくりに貢献し、こども達にやさしい駅を目指していきます。

[取組み駅] 梅田、尼崎、武庫川、甲子園、西宮、御影、三宮、元町、高速神戸、新開地、高速長田



©2006 Gullane (Thomas) Limited

2-7 キッズニア甲子園に電車パビリオンを出展

当社では、平成21(2009)年3月にオープンした「キッズニア甲子園」において電車パビリオンを出展し、こども達に電車を運行する仕事を楽しみながら体験して頂いております。この体験を通して鉄道の安全運行の大切さを感じてもらえればと考えています。



X. 安全報告書へのご意見等

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「お問い合わせ」サイトでお伺いしています。

【阪神グループホームページ】

<http://www.hanshin.co.jp/>

※ホームページ画面上段の「企業情報」内にある「お問い合わせ」から、ご意見等をお寄せ下さい。

阪神沿線マップ

