

安全報告書 2025

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。本年4月12日には開業120周年という大きな節目を迎え、これまで築き上げてきた信頼を次の世代にしっかりと繋げていくために一層気を引き締め、これからも常にお客さまの“たいせつ”に寄り添いながら、社員一丸となって安全・安定輸送を継続してまいります。



阪神電気鉄道株式会社
代表取締役・社長

久須 勇介

さて2024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、甲子園駅において1番線、4番線への設置を完了しました。引き続き、2番線、3番線への設置を進めるとともに、その他の駅についても「鉄道駅バリアフリー料金制度」を活用し、鋭意設置を進めてまいります。このほか、車内防犯カメラの設置(近年中に更新計画がある車両を除く)、阪神なんば線淀川橋梁の改築や高架橋の耐震補強、車両の代替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、2024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、社員の安全意識の向上を目的とした安全啓発研修に注力したほか、阪神・淡路大震災から30年の節目に座談会の開催や震災関連情報のパネル展示などの各種社内行事を行い、震災の記憶や教訓を改めて振り返るとともに、自然災害に対する備えや防災力向上の重要性を再認識する機会としました。

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、2025年度もこれら3点に全力で取り組みます。なお、施策の推進にあたっては、職場内や部門間、ベテラン層と若年層間において相手に「伝える」「伝わる」を意識したコミュニケーションを促進し、安全を大切にする風土の更なる醸成に努めます。また、防災力の向上に関する取り組みについては、沿線や地域の皆さまとともに進めていくことにも注力してまいります。

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努めてまいります。

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に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。

2025年7月

目 次

1	2024 年度のトピックス	1
	① 阪神・淡路大震災から30年 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】	4
	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】	5
	① 安全管理組織体制（概要図） ② 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】	8
	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】	20
	① 鉄道運転事故・インシデント・輸送障害の発生件数 ② 発生した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】	21
	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 阪神・淡路大震災から 30 年

1995 年 1 月 17 日午前 5 時 46 分、兵庫県・淡路島北部を震源とするマグニチュード 7.3、最大震度 7 の阪神・淡路大震災が発生しました。当社では、石屋川車庫の全壊や複数の高架橋の落橋・損傷、126 両もの車両の被災などの甚大な被害を受けました。

阪神・淡路大震災による被災状況



被災直後から不眠不休で復旧作業にあたり、翌日の 18 日から本線梅田駅（現大阪梅田駅）～甲子園駅間、西大阪線（現阪神なんば線の西九条駅～尼崎駅間）で運転を再開、その後も被害が比較的小さかった区間等から段階的に運行を再開し、震災から 160 日後の 1995 年 6 月 26 日に全線での運行再開を果たしました。その後も復旧工事を継続し、震災から 428 日後の 1996 年 3 月 20 日、石屋川車庫の完成をもって完了しました。

阪神・淡路大震災以降に入社した社員が多くなる中、当社では震災から 30 年の節目を迎えた 2025 年 1 月 17 日、震災の経験と教訓を次世代に引き継ぐとともに、鉄道事業者としての原点である「安全・安心」を再確認することを目的に、社内行事を実施しました。

■ 震災後はじめての神戸市内での運転再開

地震発生から 9 日後の 1 月 26 日には、甲子園駅～青木駅（神戸市東灘区）まで運転を再開しました。この時、被災した沿線住民の皆さまより「大阪と神戸が鉄道で繋がった!」「復興へ勇気づけられた!」など、運転再開を待ち望んでいたとの声を多くいただき、鉄道が地域社会に果たす役割の大きさを実感しました。

2024 年度より開始した安全啓発研修では、震災未経験の社員に当時の様子が少しでも伝わるよう、エピソードを交えながら紹介するなどの工夫をしています。



●安全祈念



本社会議室において、会長、社長をはじめとする役員、部長、都市交通事業本部の職員等が参集し、正午に黙とうしました。

●震災を経験した社員による座談会



阪神・淡路大震災における初動対応や復旧業務の実体験を次の世代に継承していくために、「先輩社員から学ぶ～阪神・淡路大震災の経験と教訓～」と題し、第一線で復旧にあたった先輩社員から主に若手社員に向けて、当時の苦労話などのエピソードを話す座談会を実施しました。

座談会に参加して



電気部 通信課 通信管理事務所 (入社 12 年目)

未曾有の災害という過酷な状況にも関わらず、沿線住民やお客さまの安全確保、さらに鉄道設備の復旧に向けて尽力された先輩方の使命感や責任感に感銘を受けました。今後、南海トラフ地震の発生も十分に考えられるので、震災が発生した際には、今回拝聴した先輩方の体験談を思い出し、日頃の設備点検や復旧訓練等で培った知識と技術力を活用して、鉄道設備の早期復旧に努められるよう、日頃から備えていきたいと思っています。

●震災関連情報のパネル展示・ビデオ上映

2025年1月14日～1月23日にかけて、本社会議室において阪神・淡路大震災発災から復旧までの428日間の記録資料や当時の写真、映像等を展示・上映しました。グループ会社を含め多くの社員が参加しました。



震災記録の写真パネル・ビデオ上映



被災状況を記録した資料

パネル展示を見学して



運輸部 運転課 (入社 28 年目)

震災当時、私は高校 1 年生で神戸市須磨区に住んでいました。当日の朝、感じたことのない揺れにより目が覚めました。テレビで続々と神戸の被害状況が映し出されると「これが本当に現実なのか」と愕然としました。今回のパネル展示を見て、当社の旧石屋川車庫や新在家駅付近での列車脱線、線路がありえないくらい曲がりくねった状況からここまで復旧したと、当時の先輩方の苦労と努力を考えると感極まりました。我々も先輩方が残してくれた阪神・淡路大震災の教訓を活かし、万が一一大震災が発生した際にはお客さまの安全を考えた行動がとれるよう日々努力していきたいと思っています。

これからもお客さまに安心してご利用いただけるよう各種訓練や教育を通じて過去の災害の教訓を継承し、備えることにより日々の安全輸送の確保に努めていきます。また、沿線や地域の皆さまとともに防災力を高める共助の取組みにも注力していきます。

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河川の氾濫を防ぐため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(2027年完成予定)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。

※これにより阪神なんば線の全ての踏切道がなくなります。



完成イメージ



仮駅舎(福駅)



河川内の施工状況



高架構造物の構築

現在、淀川河川内では橋桁の架設工事を進めています。また、淀川西岸方及び淀川東岸方では、尼崎方面行きの高架構造物の構築工事を進めており、今後は駅舎工事にも順次着手していく予定です。



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。

■ 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。

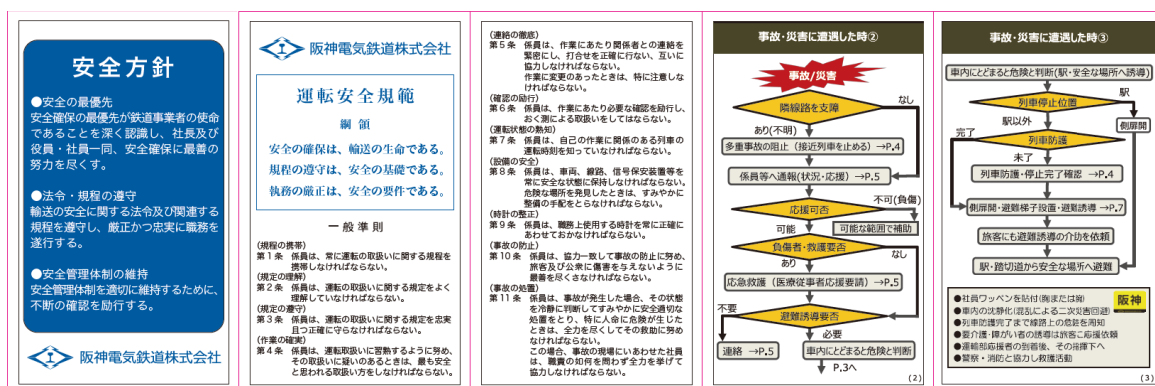
■ 法令・規程の遵守

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)



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、運転安全規範や異常時における対応の手引きを掲載した携行カードを配布するなど、広く鉄道部門の社員へ周知しています。

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

■ 責任事故ゼロの継続

当社では、「安全目標」を上記のとおり定めています。1985年4月以降、2025年3月末まで39年11か月の間、責任事故が皆無であるとして、2025年4月に国土交通省近畿運輸局長より表彰されました。

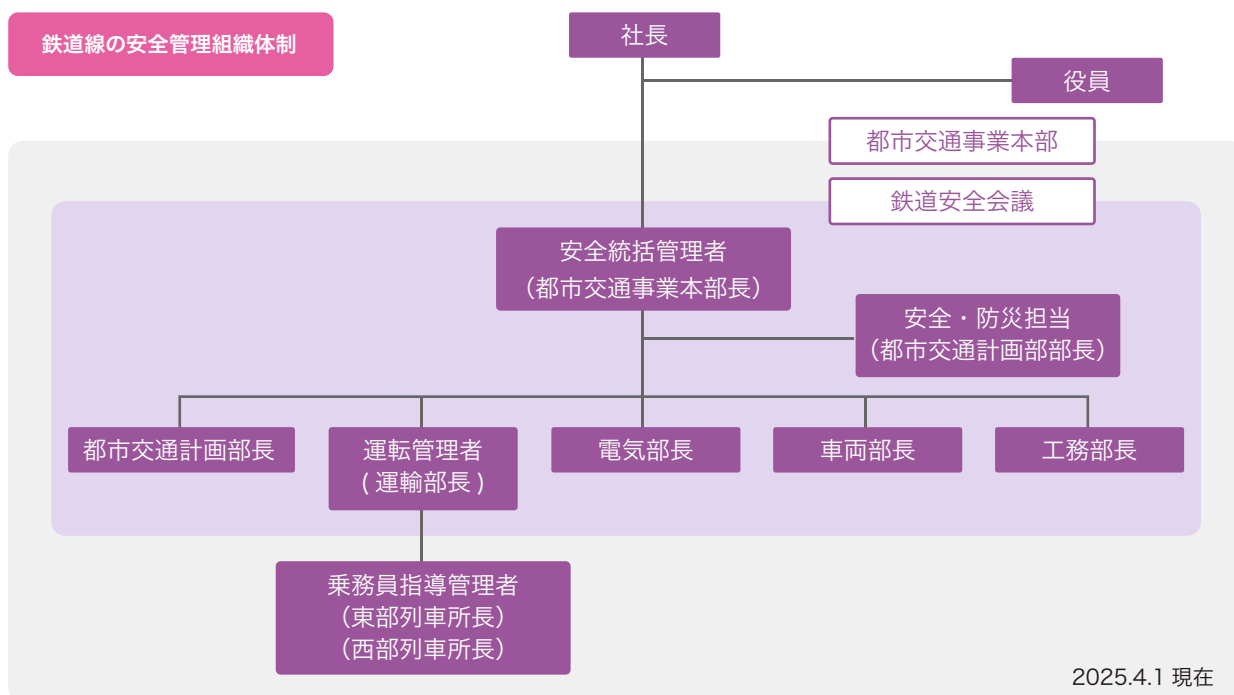


表彰状

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。

近年、南海トラフ巨大地震や集中豪雨・洪水等の自然災害リスクがより一層高まっている中で、防災について所管する部署を明確にし、災害への備えに万全を期すため、2025年4月より安全担当を安全・防災担当に改称しました。



鉄道線における管理者の役割

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・防災担当	安全統括管理者を補佐し、輸送の安全性向上及び事故・災害等の防止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。

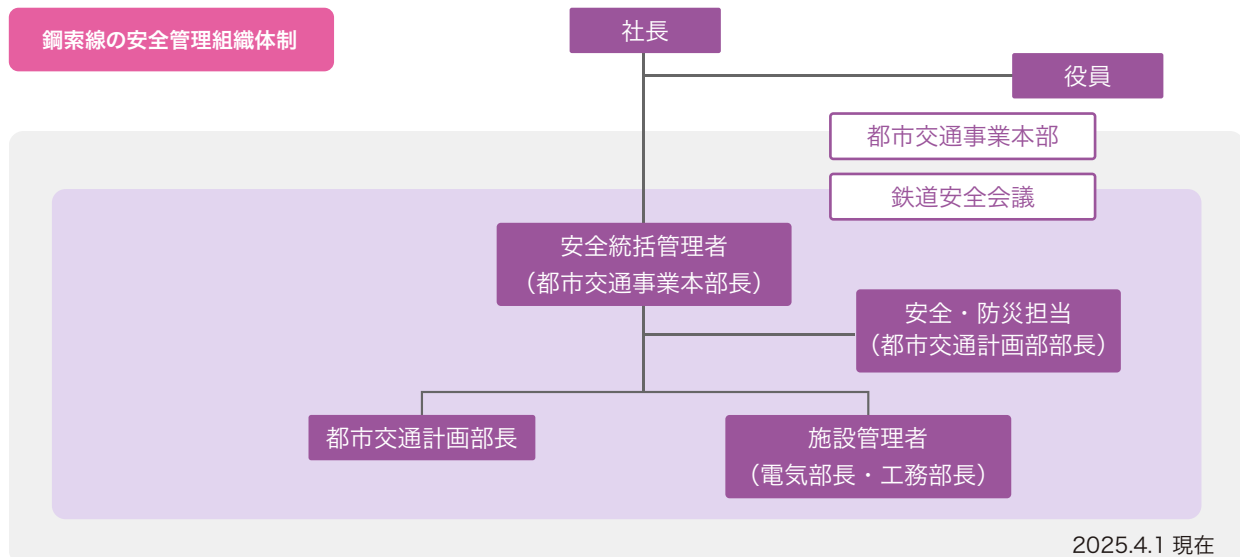
鋼索線(六甲ケーブル線)について、2024年4月より当社が第三種鉄道事業者として施設を保有し、第二種鉄道事業者となる神戸六甲鉄道(株)が運行・施設管理を担う体制としています。当社は神戸六甲鉄道(株)が行う施設管理の状況を確認し、必要に応じて指導することにより六甲ケーブル線の将来にわたる安全性向上と安定した事業運営の両立を目指します。

第一種鉄道事業： 自ら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： 自らが保有する線路を第二種鉄道事業者に使用させる事業

鋼索線の安全管理組織体制



鋼索線における管理者の役割

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・防災担当	安全統括管理者を補佐し、輸送の安全性向上及び事故・災害等の防止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。
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。

■ 第三種鉄道事業者としての取組み①

第三種鉄道事業者として施設管理を行うほか、神戸六甲鉄道の運輸安全マネジメント会議への出席、安全管理に関する教育支援、合同現場巡視など、安全性向上のための各種取組みを実施しています。



安全管理に関する教育状況



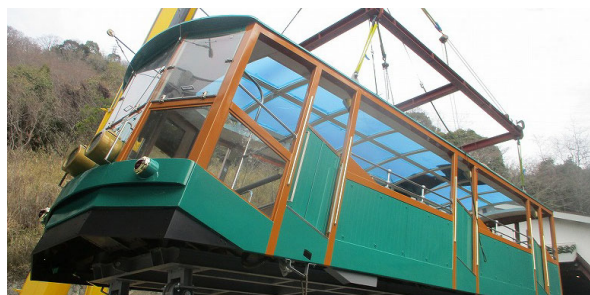
合同現場巡視

■ 第三種鉄道事業者としての取組み②

設備投資についても、施設管理者として山上駅の検査用ピット延伸工事を行ったほか、神戸六甲鉄道が行う車両リニューアル工事についての技術面に関する支援を行うなど、六甲ケーブル線の安全・安定輸送に資する取組みを行いました。



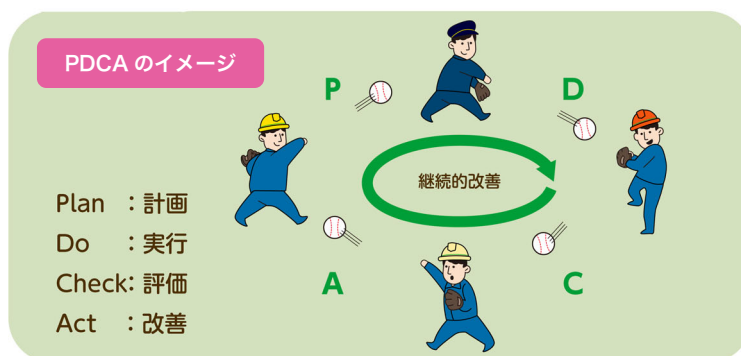
山上駅検査用ピット延伸工事



車両リニューアル工事

2 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。



● 鉄道安全会議

安全統括管理者(都市交通事業本部長)、安全・防災担当(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、長期欠務者が職場復帰する際の検査や教育に関する取り扱いを内規として明文化することなど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。

● 運輸安全マネジメント評価

国土交通省が運輸事業者における安全管理体制の構築・改善が適切になされているかを評価するものであり、当社は2024年12月に第9回の評価を受けました。本評価を踏まえ、今後も安全管理体制の継続的な維持向上に努めてまいります。

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(大石変電所新設)



現場巡視(車両の輪軸組立作業)

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



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 東部列車所 車掌 (入社10年目)

私は2015年に入社し、運輸部の駅業務を経て2017年に車掌に登用され、現在車掌8年目として列車の運行業務に携わっています。今回、座談会に参加して、安全統括管理者から色々なお話をうかがいました。今までも自分自身は確実な操業を心掛けてきましたが、今後も事故防止を念頭に置くのはもちろんのこと、「阪神らしい」お客さまに寄り添った質の高いサービスの提供を目指していきたいと思っています。



車両部 検車課 列検職場 (入社14年目)

私は検車課で車両の検査や営業線での故障対応業務に従事しています。安全統括管理者との座談会に参加した中で、安全意識の向上やヒューマンエラーの削減においては、「エラーは完全になくすことは難しい、いかに減らすかという視点が重要である」との言葉をいただき、改めて個人の意識を高く持つことの重要性を感じました。また、ミスを無くす上で、仲間と情報を共有することも重要であると強く感じました。まず、職場内でのコミュニケーションを大切にしながら、風通しの良い職場環境を構築し、作業においても、適切な作業手順の遵守や正確な作業を徹底して、引き続き安全運行を目指します。

●2024 年度の安全重点施策

2024 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。引き続き、「事故の芽」事象について原因の分析や対策の立案に取り組むほか、「事故の芽」事象の削減につながる「ヒヤリハット・安全気づき情報」の積極的な収集に努めます。

※「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。

- 提供情報を一覧表として定期的に公開することで情報提供を促しました。
- すべての提供情報について具体的な対応内容も含めて安全統括管理者に報告しました。
- 「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

●提供者

運輸部 東部列車所 車掌

●提供情報

甲子園駅の2番線において、日差しの影響でITVモニターによる乗降監視がしづらい場合がある。

●対応

上屋を設置することで、ITVモニターの視認性を改善しました。



改善前



改善後



「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

和歌山県沖の南海トラフを震源とするマグニチュード9.0の超巨大地震が発生し、地震に伴い津波が襲来する想定の下、社長、安全統括管理者をはじめ同業他社を含む総勢197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、社員の安否確認、津波が引いた後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と伝達、お客さまへの運行状況等に関する情報発信方法について検証しました。また訓練前日には、災害発生時の初動対応についてシミュレーションを行い、デジタルチャットツールを用いて関係者間で情報連携を行う情報伝達訓練を実施しました。今後は、ブラインド要素の導入や社員以外にも参加いただくなど、より実践的な訓練により対応力の向上を図ります。



旅客救護・避難誘導



社長による電線復旧確認



情報伝達・情報発信



踏切遮断機復旧

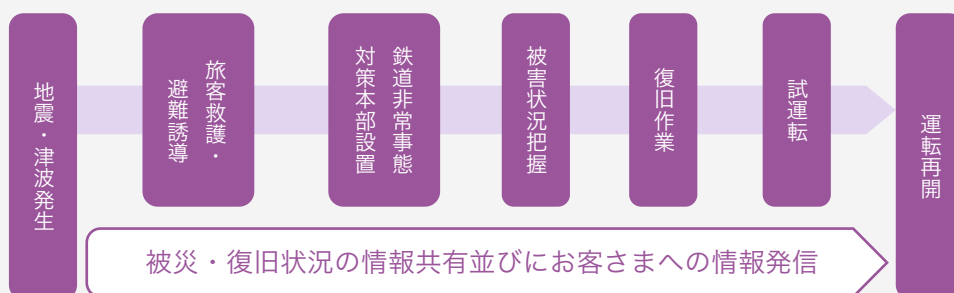


車両脱線復旧



軌道復旧

訓練フロー



鉄道非常事態対応総合訓練に参加して



電気部 通信課 通信管理事務所（入社6年目）

私は踏切遮断機復旧の訓練に参加しました。訓練が始まると各部の作業責任者が打合せを実施し、上長への連絡や運転指令への報告を行うなど、本番さながらの緊張感を持って作業ができました。今回はクレーン付きトラックを真横に据え付けて作業ができたので、踏切遮断機の取替えはスムーズにできました。しかし、実際の現場ではクレーン付きトラックが使用できない状況もあるため、そうした状況でどう対処するかなど常に想定しておくことが大事だと感じました。災害はいつ起きるかわからないことから、有事の際には迅速に対応できるように今後とも備えておく所です。

2. 自然災害・鉄道テロ等を想定した対応訓練

地震発生により列車が駅間に緊急停止した場合の旅客救護・避難誘導訓練を行ったほか、駅での粗暴行為を想定した訓練や、走行中の列車内で粗暴行為が発生しホームドアのある駅に緊急停止した想定での訓練等を実施しました。なお、当社では全駅にさすまたを、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。



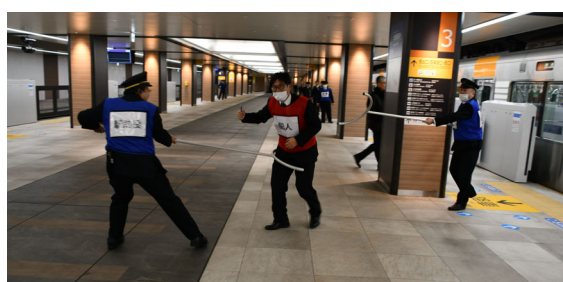
旅客救護訓練



避難誘導訓練



粗暴行為対応訓練（甲子園駅）



粗暴行為対応訓練（大阪梅田駅）

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。2024年度は、高架橋の耐震補強を進めたほか、耐震性を有する大石変電所の新設工事を進捗させ、2025年6月に供用開始しました。

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実施しています。



電車線断線復旧訓練



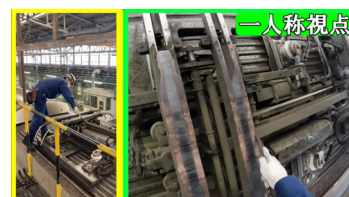
分岐レール交換合同訓練

2. デジタル教材を用いた教育訓練

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用いて
作成した動画教材
（車両の屋根上点検）

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、毎年4月に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」を実施しています。今回は、1984年に発生した「阪急六甲駅列車衝突事故」を題材に講演を行いました。



安全統括管理者による訓示



講演会の様子

4. 安全啓発研修

2024年4月に開設した安全啓発施設「安全繫心室^{けいしん}」において、都市交通事業本部の全社員を対象に初回の安全啓発研修を実施しました。過去の重大事故や災害とその教訓を振り返り、現在の鉄道のルールの制定や保安設備が開発・導入された経緯を学び、社員の安全意識の向上と安全風土の醸成に取り組んでいます。



「安全繫心室」での研修の様子

安全啓発研修を受講して



運輸部 神戸駅管区 助役（入社21年目）

安全繫心室において安全啓発研修を受講し、人間は物事を忘れる生き物であることを改めて考えさせられました。当社も過去に大きな事故などがあり、講師から同じような失敗を繰り返させないためには、次世代に伝承することが大切であると説明を受け、安全は何事にも代え難いものであることを再認識しました。今後も定期的に過去の事象を振り返り、後進に伝承していくことで、先輩方が築き上げた安全を守っていききたいと思います。



工務部 施設課 建築グループ（入社3年目）

安全繫心室において安全啓発研修を受講し、当社および他社の事故事例や災害事例から、小さな判断ミスでも時に重大な被害につながることを学びました。過去の教訓の重みを改めて実感するとともに、現在の安全対策やルールがそうした教訓に基づいて築かれていることを改めて理解しました。安全対策の意義や、その根底にある考え方を見直す貴重な機会となり、より一層安全に対する意識が高まりました。学んだことを次世代へ受け継いでいくことの重要性も強く感じたので、私自身も「教訓に忠実に行動している」と自信を持って受け継げるよう、安全意識を高く持ち続けて業務に取り組んでいきます。

●2025 年度の安全重点施策

2024 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 2025 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

2024 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、ホームドア設置工事（甲子園駅 1、4番ホーム）、5700系普通用車両の新造などを実施したほか、車内防犯カメラについて当社の全車両（近年中に更新の計画がある車両を除く）への設置が完了しました。

2025 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「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います。今後も積極的に安全関連設備投資を継続していきます。

- ・ 阪神なんば線淀川橋梁改築工事（継続）
- ・ 高架橋の耐震補強（石屋川駅東方～住吉駅東方、尼崎センタープール前駅～千船駅 等）
- ・ ホームドア設置工事（甲子園駅、元町駅 等）
- ・ 住吉駅バリアフリー化工事（エレベーター設置、ホームドア設置 等）
- ・ 信号設備更新（西代～元町）、変電所新設（大石）
- ・ 急行用車両の代替新造（3000 系）



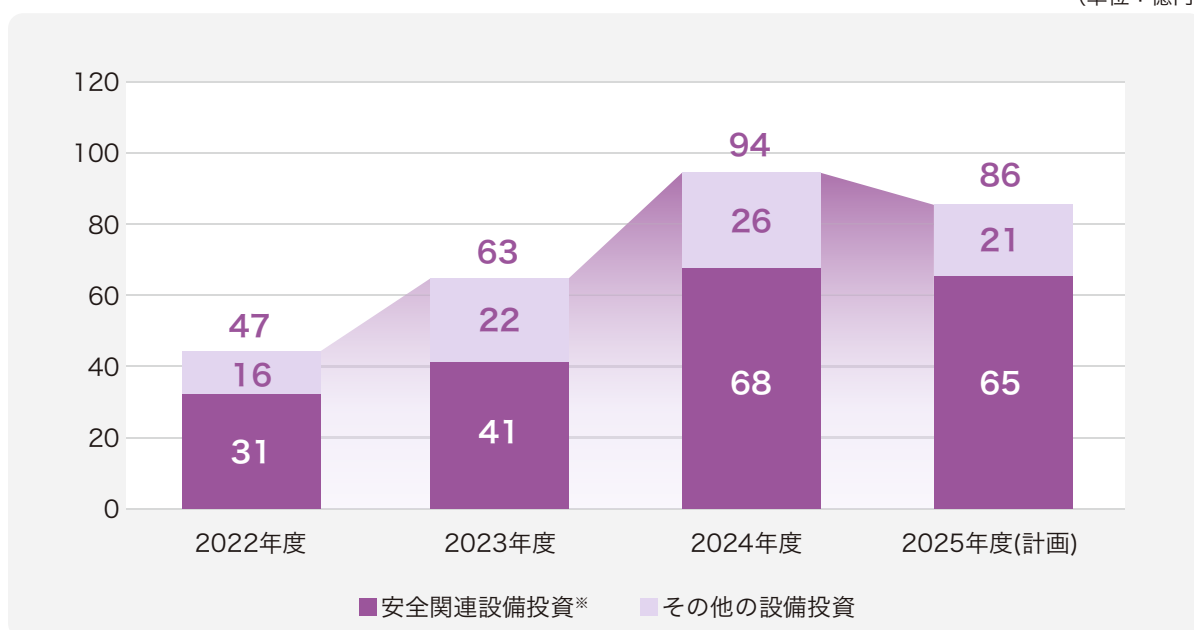
ホームドア（甲子園駅）



車内防犯カメラ

設備投資の実績

（単位：億円）



※「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



※駅非常通報ボタン看板のピクトグラムは、SOSからSTOPへの表記変更を進めています。

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、大阪梅田駅、尼崎駅(1, 2番線)、甲子園駅(1, 4番線)に設置しています。

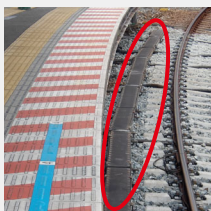
③ ホーム縁端部注意喚起ライン

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。



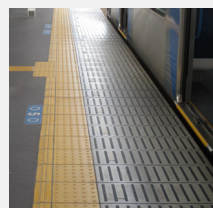
⑤ 転落検知マット

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(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。



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)

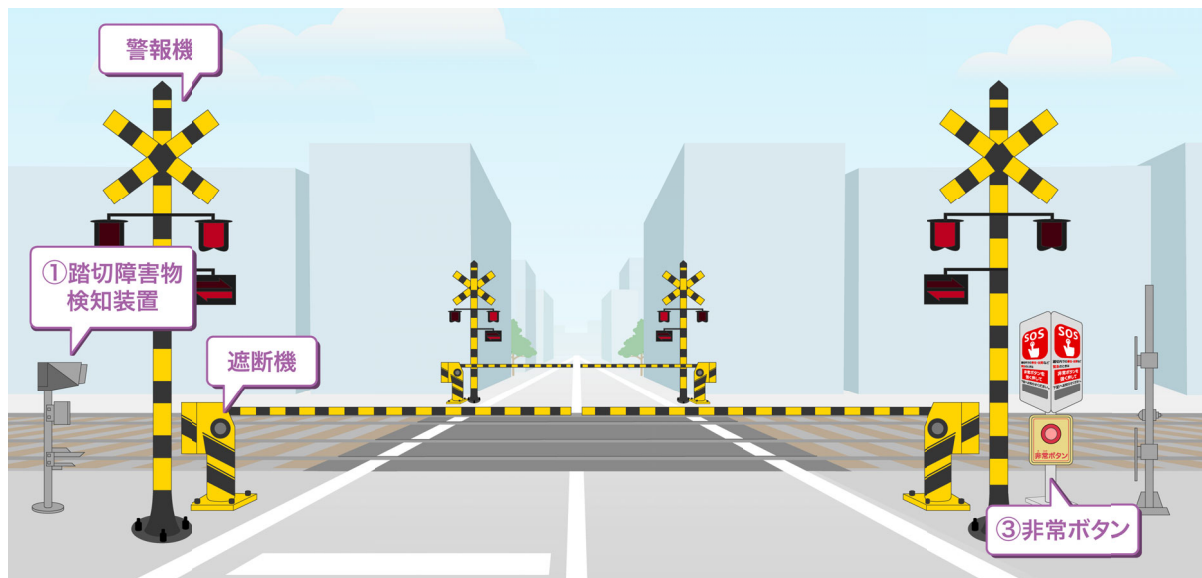
お客さまがホームから転落した場合などに、乗務員や駅係員に異常を知らせる装置を全駅に設置しています。ホーム上での緊急時には、非常通報ボタンを押してください。



⑥ 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れるよう一定間隔で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。



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)

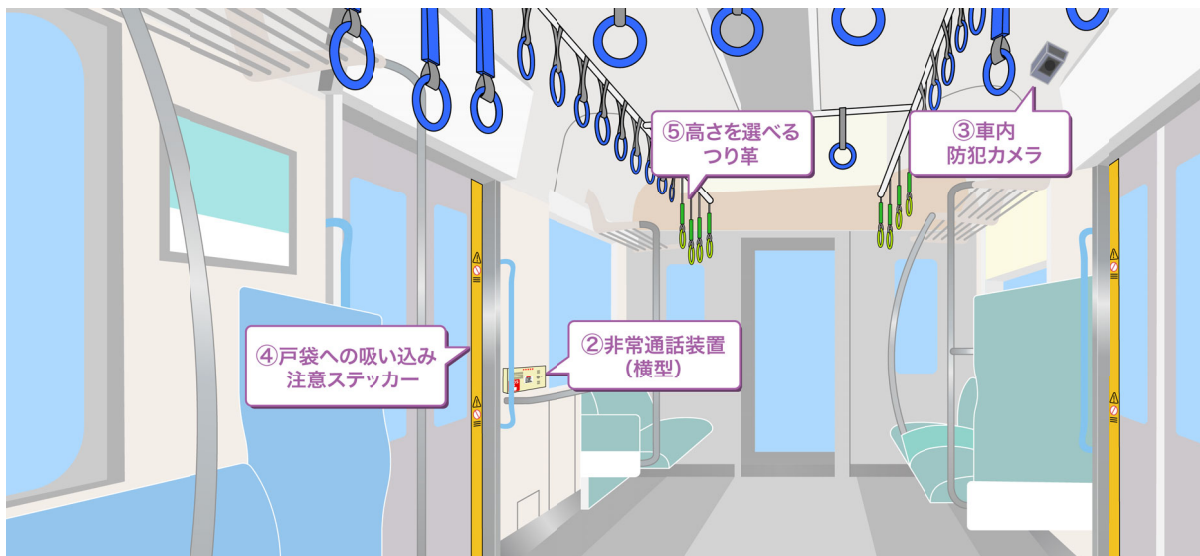
踏切道内で車や人の立往生などの異常があった場合に、非常ボタンを押すことで踏切道手前にある特殊信号発光器が点灯し、列車の運転士に前方の踏切道の異常を知らせるとともに、移報システム並びに踏切支障ATSが動作します。営業路線の全踏切道に設置しています。



※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 戸袋への吸い込み注意ステッカー (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・日本気象協会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。

また、2024年1月1日に発生した能登半島地震の対応について検証を行い、地震発生時の的確・迅速な点検と運転再開を可能とするため規則類を見直したほか、南海トラフ地震臨時情報発表時における対応も含めた「南海トラフ地震防災対策計画」を策定しました。

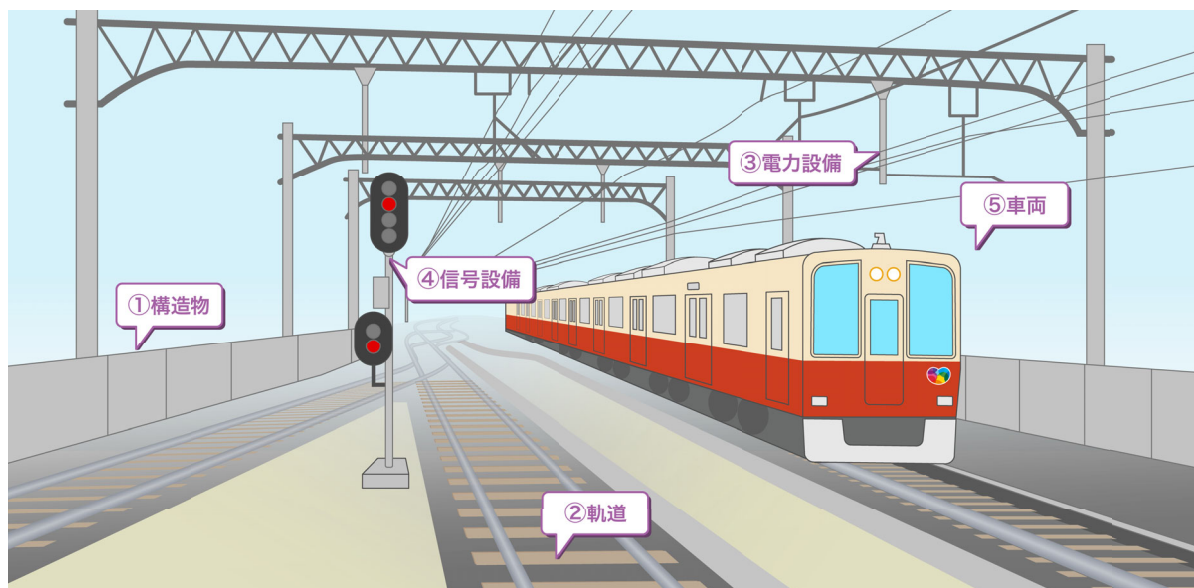


気象観測値に基づく主な運転規制

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。 (規制値は区間毎に設定しています)	

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。



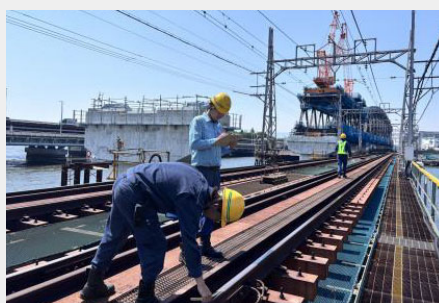
① 構造物

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。なお、終電後の深夜にも様々な点検・補修を行っています。



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。なお、終電後の深夜にも様々な点検・補修を行っています。



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(自動列車停止装置)等の設備について、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。



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



■他社での鉄道車両の輪軸(車輪と車軸)組立作業における不適切事案を受けて

本件について緊急点検を行った結果、全ての輪軸組立の記録表に圧入力値等の記録漏れがないこと、圧入力値を基準値の範囲で管理していることを確認しました。ただし、圧入力値の取扱いが明文化されていなかったことから、規程等に明記することにより対応しました。社長、安全統括管理者も現場を確認しています。

社員のメッセージ ～私たちにおまかせください～



電気部 電力課 電力管理事務所 (入社10年目)

私は列車に電力を安定供給するためのき電線、電車線や変電所等の設備の保守管理業務を行っています。作業では感電・墜落・触車の危険がある中で、列車の安全と安定した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業務に取り組んでいます。また、現在は安全意識や技能の向上を目的とした動画教材の作成にも取り組んでいます。これからも、お客さまに安心・快適な阪神電車をご利用いただくために、より一層の技術力向上に励んでいきます。



車両部 車両課 工場チーム (入社7年目)

私は、車両課で主に車両のバルブ装置の手入れ、点検を行っています。バルブ装置とは、車両のブレーキを動作させるのに必要な空気を適切に供給する大切な装置になります。バルブ装置はとても繊細で、1mmほどの埃でも内部に入ると正常に動作せず、重大な事故に繋がる恐れがあるので、日々緊張感を持って業務に取り組んでいます。これからもお客さまに安全、安心な車両を提供できるように更なる技術の向上を目指します。



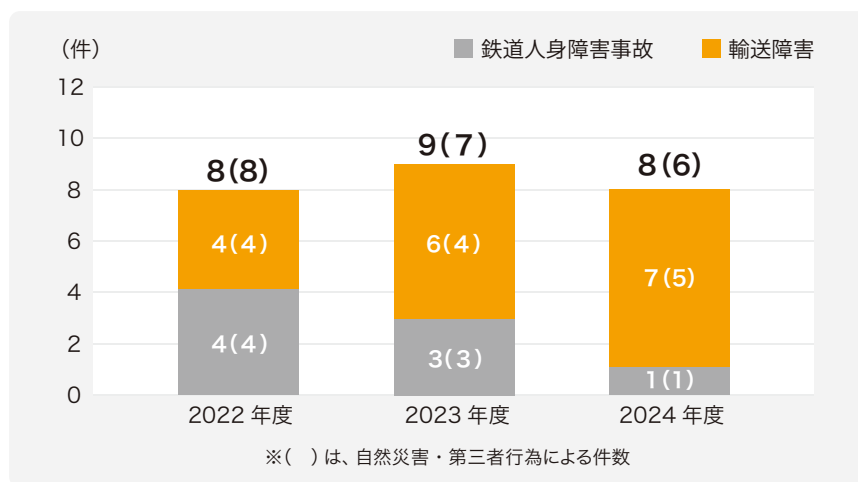
工務部 保線課 西宮保線事務所 (入社10年目)

私は、主に軌道の検査業務や補修業務を担当しています。安全な鉄道輸送を確保するためには、定期的な点検と迅速な補修が不可欠です。目立つことはありませんが、鉄道の安全運行を支える「縁の下力持ち」として、日々の業務に誠実に取り組んでいます。高品質な軌道を維持することでお客さまに安心して鉄道をご利用いただき、人々の暮らしを支えるという使命をこれからも果たしていきたいと考えています。

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。2024年度は「鉄道人身障害事故」が1件発生しましたが、これは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。2024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。2024年度は7件発生しました（軌道変位1件、車両故障1件、第三者行為等5件）。



2

発生した主な輸送障害の内容

■ 輸送障害（設備点検による運転見合わせ）

発生日時 2024年4月15日(月)16時21分頃

発生場所 高速長田駅～大開駅

概要 道路の中央分離帯にあるトンネルの通気口(コンクリート構造物)が自動車の接触により破損したことから、通気口内部の設備点検のため、一部区間の運転を見合わせました。

＜輸送障害＞

- ・運休(部分運休)56本
- ・遅延3本(3分以上)最大遅延約3分

対策 通気口の補修・復旧を行うなどの対策を講じました。

■ 輸送障害（軌道状態の確認による運転見合わせ）

発生日時 2024年6月4日(火)13時21分頃

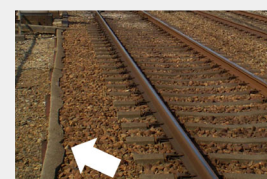
発生場所 伝法駅～千鳥橋駅間

概要 軌道脇での障害物撤去作業中にバラスト(砕石)止めの変状が発生、軌道の状態を確認するため、一部区間の運転を見合わせました。

＜輸送障害＞

- ・運休(部分運休)15本
- ・遅延2本(3分以上)最大遅延約32分

対策 軌道近接作業における施工管理体制を強化するなどの対策を講じました。



バラスト(砕石)止め

1

お客さま・沿線の皆さまへのお願い



ホームや踏切道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

(詳細は P.14 「ホームの安全対策」、P.15 「踏切道の安全対策」をご参照ください)



車内で緊急事態が発生した際は、安全設備をご使用ください

【緊急事態の発生時に取扱うことができる設備】

- ① 非常通話装置 (車内)
 - ・乗務員と通話ができます。
- ② 非常通報装置 (車内)
 - ・フタを開けることで乗務員に異常を知らせます。
- ③ 消火器 (車内)
 - ・車内での火災発生時にご使用ください。
- ④ ホームドア非常用開ボタン
 - ・ホームドアが閉まっている場合にボタン操作により開けることができます。

(詳細は P.16 「車内の安全対策」をご参照ください)

緊急事態発生時の設備について

① 非常通話装置 (車内)



② 非常通報装置 (車内)



③ 消火器 (車内)

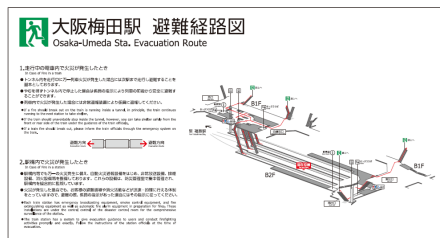


④ ホームドア非常用開ボタン



地下駅では避難経路図をご確認ください

地下駅のホームには「避難経路図」を掲示しています。火災等の異常時に備えて、あらかじめご確認をお願いいたします。また、トンネル内を走行中の列車で火災が発生した場合は、次駅まで走行し避難することを基本としています。やむを得ずトンネル内で停止した場合には、係員の指示に従ってください。



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。





ホームには傾き（排水のための勾配）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。



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。次の電車の利用をお願いいたします。



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。



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。



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。





優先座席を必要とされる方におゆずりください

各車両に優先座席を設けております。お年寄り、妊娠中や小さなお子さま連れの方、お身体の不自由な方など、優先座席を必要とされる方に座席をおゆずりください。



ヘルプマークを見かけられましたら思いやりのある行動をお願いします

ヘルプマークとは、義足や人工関節を使用している方、内部障害や難病の方など、外見から分からなくても援助や配慮を必要としている方々が、周囲の方に配慮を必要としていることを知らせるためのマークです。

このマークを付けている方を見かけられましたら、声をかける、座席をおゆずりいただくなどの配慮をお願いします。



2

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 2024」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、2024年11月9日(土)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、洗車機通過体験や電車と綱引き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&環境にやさしい阪神電車」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んでもらえるよう実施しています。20回目となる2024年度は3,774点の作品を応募いただきました。第20回記念として「環境にやさしい阪神電車」をテーマに加え、「ぼくとわたしの阪神電車&環境にやさしい阪神電車」として開催し、柔軟で自由な発想で、「夢いっぱい、優しさいっぱいの阪神電車」を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。



2024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。2024 年度は 16 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」を贈呈しており、2025 年春で累計約
30 万枚になりました。

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

●新型急行用車両 3000 系について

2027 年春に新型急行用車両 3000 系を導入します。エキステリ
アカラーは、当社の急行用車両として長年愛されてきた「赤胴車」の
イメージを受け継ぐ「Re Vermillion(リ・バーミリオン)」とします。



新型急行用車両 3000 系 (イメージパース)

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。

阪神アプリ 配信中!

- ・ Android9.0 以降、iOS12.0 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が共同で取り組んでいるカーボンニュートラル運行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.hanshin.co.jp/safety/report/>

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

阪神 安全報告書 🔍

阪急 安全報告書 🔍

