

1 自然災害に強い沿線づくりを目指して

当社では、阪神・淡路大震災から30年の節目を契機に、被災経験を持つ鉄道会社として防災に関する訓練や情報発信などを通じて、「共助」の視点による地域の防災力の向上に資する取組みに力を入れています。

2025年度は、沿線の自治体や学校関係者、沿線にお住まいの方々との連携を推進するとともに、これらの取組みについて「阪神電車防災通信」として情報発信しました。

●沿線にお住まいの方々への情報発信 ～電車利用時の命を守る方法～

沿線の自治体や学校における防災関連行事に参加し、「命を守る防災」をテーマとした講演や、防災訓練でのブース出展などを行いました。特に、電車利用時に地震が発生した際の命を守る方法として「つり革や手すりをしっかりつかんでください」、「緊急停止時にみだりに車外に出ると危険ですので、係員の指示に従ってください」といった具体的な行動をお伝えしました。



武庫川女子大学附属中学校・高等学校での防災講演



芦屋市防災総合訓練でのブース出展

●鉄道非常事態対応総合訓練における沿線関係者との連携

2025年11月に実施した鉄道非常事態対応総合訓練では、沿線の自治体や学校関係者など約60名の社外の方に乗客役として初めて参加いただきました。

「南海トラフを震源とする地震発生による津波襲来」の想定の下、電車からの避難誘導を体験いただいたほか、復旧作業の見学、日々の保守管理方法の解説などを通じて、当社の安全確保の取組みについて情報共有しました。（詳細はP.11「1.鉄道非常事態対応総合訓練」をご参照ください）



避難誘導の様子

訓練に参加して



自治体職員の方

今回の訓練に参加して、電車に乗車している時の災害対応がどのような状況なのか実際に体験することができ、貴重な経験となりました。

発災時のシナリオ設定の工夫や、避難誘導における役割分担を明確にすることなどにより、さらによい訓練になると感じました。

また、発災時の避難に関することなどについて、改めて阪神電車と協議・連携していく必要性を感じました。

■ 阪神電車 防災通信

阪神電車の防災に関する取組みについて情報発信しています。
ぜひご覧ください！

<https://hanshin.app.box.com/s/fb0itmffcz00ph9h40ida3ouf5jt>



●帰宅困難者対策実働訓練への参加



一時滞在施設の様子

2026年1月に神戸都心・臨海地域帰宅困難者対策委員会と連携し、「大阪府北部を震源とする震度6弱の地震が発生、神戸市は震度4を観測し、津波の影響はなし、鉄道をはじめとする交通機関は全て運転見合わせ中であり、運転再開の見込みは立っていない」との想定の下、当社社員が神戸三宮駅をご利用するお客さまや来街者を一時滞在施設へ誘導しました。また、当社社員は帰宅困難者役としても訓練に参加しました。

訓練に参加して

運輸部 甲子園駅長（入社45年目）



私は帰宅困難者役として訓練に参加しました。訓練が開始され地震発生の場合とともに駅係員より一時退避場所の東遊園地へ向かうよう案内がありました。お昼ということもあり訓練参加者以外の多くの人が行き交っており、「実際に発生したときは参加者以外のこの人たちも同じように行動するんだろうな」と思いながら、人々が行き交う中、途中警備員やスピーカーからの誘導も受け、東遊園地へと向かいました。

訓練に参加して、視覚障がい者、聴覚障がい者、インバウンドの方々それぞれに対して、情報提供方法についての工夫が特に重要だと感じました。

●津波避難誘導合同訓練への参加



避難誘導の様子

2026年1月に神戸駅周辺地域津波避難等対策協議会と連携し、「南海トラフを震源とする巨大地震が発生し、大津波警報が発表された」との想定の下、当社社員が高速神戸駅構内及びメトロこうべご利用のお客さまを指定広域避難場所である大倉山公園まで誘導しました。また、当社社員は避難者役としても訓練に参加しました。

訓練に参加して

電気部 技術課（入社28年目）



私は避難者役として訓練に参加しました。当日は高速神戸駅より避難誘導役（新開地駅管区）の誘導のもと大倉山公園へ避難しましたが、気温が低い日だと自分の身を守るために暖かい服装で避難する必要があるため、普段から身の回りに羽織るものを備えておこうと思いました。

高速神戸駅周辺の土地勘がなく避難先の方向すらわからず他の参加者の後をたどっていくしかなかったので、自宅や会社周辺で避難する時に土地勘がない方の目線で声かけし、助けあいができる行動力を身に付けておきたいと感じました。また、後についてきて下さいという誘導で避難場所を聞き取れていなかったため、実際に災害が起きた時は明確な言葉で誘導できるようにしたいと考えさせられました。

今後も沿線の自治体や学校関係者、沿線にお住まいの方々と相互理解を深め、自然災害に強い沿線づくりに取り組んでいきます。そして、お客さまに安心して阪神電車をご利用いただけるよう日頃から防災・減災の意識を高く持ち、日々の安全・安定輸送の確保に努めていきます。

2 更なる安全性向上への取組み

●ホームドアの整備を進めています！

お客さまのホームからの転落や列車との接触を防止し、安全・安心に駅をご利用いただくために、2032年度末までに全駅にホームドア等を整備することを目指しています。



大阪梅田駅（腰高式）



神戸三宮駅（昇降ロープ式）

1日当たり10万人以上のご利用のある神戸三宮駅については2021年度に、大阪梅田駅については駅改良工事に合わせて2023年度に整備を完了しています。

2025年度は、甲子園駅の全てのホームへのホームドアの設置が完了しました。さらに、元町駅、住吉駅、鳴尾・武庫川女子大前駅においてもホームドアの設置が完了しました。



元町駅（軽量型）



甲子園駅（昇降ロープ式）

なお、ホームドアの整備にあたっては、腰高式タイプのほかに多くの車種に対応可能な昇降ロープ式や、プラットフォームの補強を軽減できる軽量型タイプを採用するなど様々な技術や工夫を取り入れることで早期の整備を推進しています。

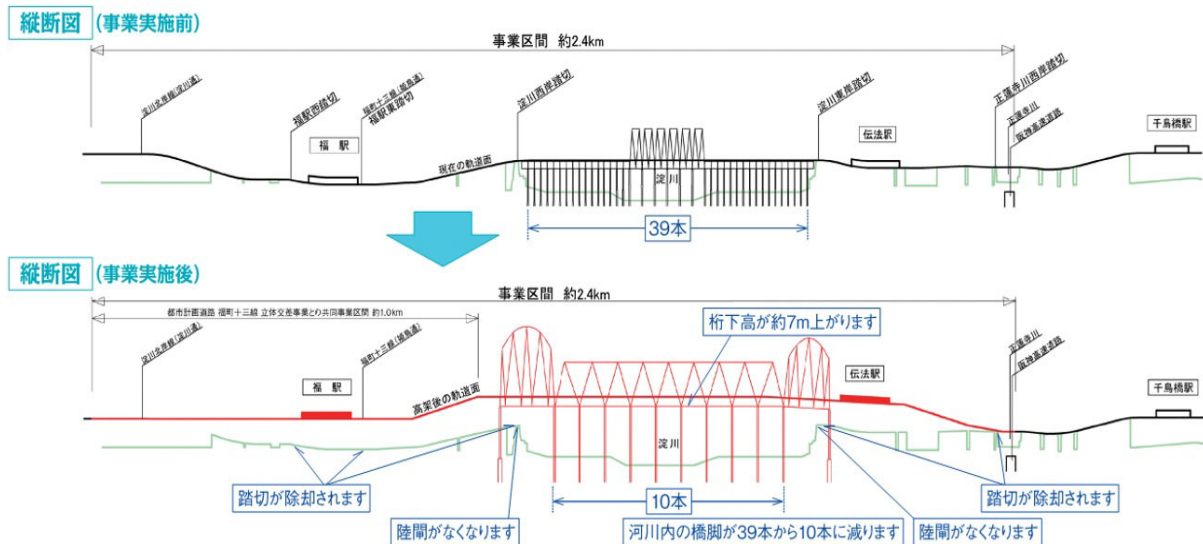
※ホームドアの設置駅(2026年3月時点)

元町駅、神戸三宮駅、住吉駅、甲子園駅、鳴尾・武庫川女子大前駅、尼崎駅(1, 2番線)、大阪梅田駅

●阪神なんば線淀川桥梁改築工事を進めています！

現在の阪神なんば線淀川桥梁は、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（陸閘）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桥梁を建設するとともに、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。

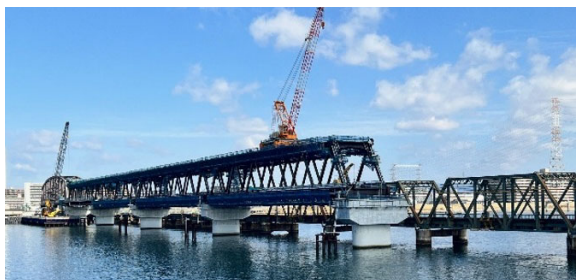
※これにより阪神なんば線の全ての踏切道がなくなります。



完成イメージ



福駅（新駅舎）



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、福駅では新しい駅舎の一部を供用開始しました。今後は伝法駅の駅舎工事にも順次着手していく予定です。



阪神電気鉄道【公式】Youtubeでは、上空から撮影した工事の様子や阪神なんば線と淀川桥梁100年の歴史を紹介する動画を公開中です。ぜひご覧ください！