

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（住吉駅バリアフリー化工事）



安全啓発研修視察（安全繫心室）

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



電気部 電力課 電力管理事務所（入社7年目）

私は電力設備の保守管理業務を担当しています。今回、安全統括管理者との座談会に参加し、防災の取組みの重要性について考える機会となりました。特に、ハザードマップの活用や避難場所の把握、防災用品の準備など、自らの身を守るための日頃の備えが重要であるということを実感しました。また、職場でのコミュニケーションや連携の重要性についても認識が深まりました。今後も防災の意識を持ち、日々の業務を通じて安全・安定輸送の確保に努めてまいります。



工務部 施設課 機械グループ（入社5年目）

私は駅の空調設備や消防設備、昇降機設備、地下線の湧水排水設備等の新設・更新・補修業務を担当しています。安全統括管理者との座談会において、「設備保守におけるCBM(状態基準保全)の導入にあたっては、優先度を考慮すべきである」との話がありました。これを踏まえ、現在取り組んでいるCBMの試験導入においては、有効性とコストの両面から効果を検証していきたいと考えています。今後も、お客さまに安心して阪神電車をご利用いただけるよう、設備の保守業務に真摯に取り組んでいきます。

●2025年度の安全重点施策

2025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、以下の内容に取り組みました。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」の積極的な収集と活用に努めます。

※「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・防災マネジメント教育

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・防災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。主な取組みは以下のとおりです。

- 各部において、顕在化したヒューマンエラー事象をテーマに定め、「ヒヤリハット情報」を収集・共有しました。
- 提供された情報とその対応を定期的に公開し、情報提供者へのフィードバックとともに、さらなる情報の提供を促しました。
- 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しました。

※「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

車両部 検車課 係員

●提供情報

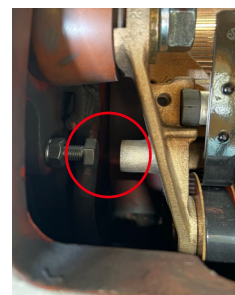
列車検査時に確認した部品の損傷と前日の運用状況から、モーターの損傷を危惧し追加点検を行った。結果、モーターの一部にも損傷が確認され、予測される輸送障害を未然に防止できた。

●対応

好事例として各部へ情報展開しました。



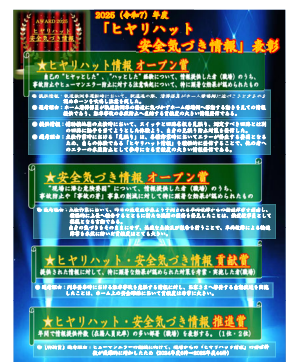
モーターの損傷



正常時(参考)



「ヒヤリハット・安全気づき情報」表彰

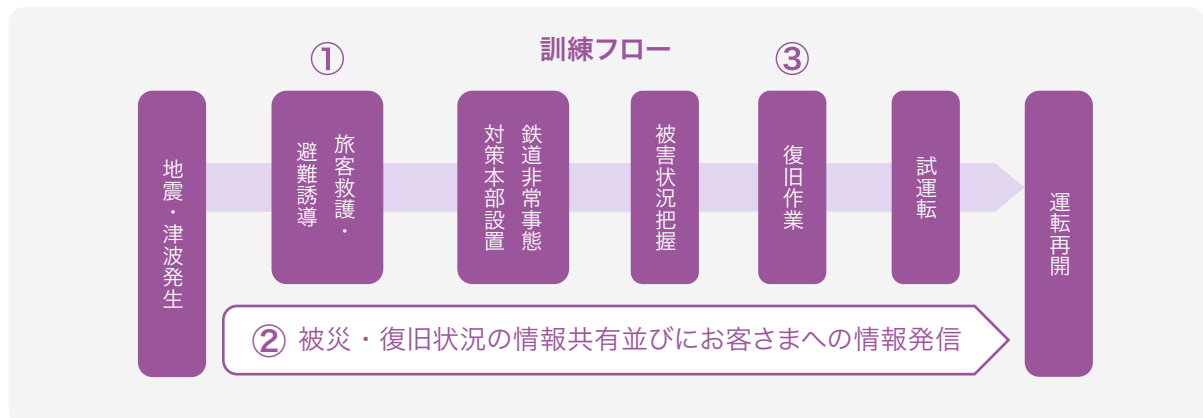


②自然災害及び鉄道テロ発生時等の異常時における対応力の強化

近年の頻発化、激甚化する地震や台風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、以下の内容に取り組みました。

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289名が参加して訓練を行いました。なお今回は、沿線の自治体、学校関係者など約60名の社外の方にも乗客役として訓練に参加していただきました。お客さまの安全確保を最優先とした迅速かつ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。今後も、より実践的な訓練により対応力の向上を図っていきます。



① 旅客救護・避難誘導



② 情報伝達・情報発信



③ 車両脱線復旧



③ 軌道復旧



③ 電車線復旧



③ 社長による復旧作業確認

鉄道非常事態対応総合訓練に参加して



運輸部 西部列車所 車掌（入社4年目）

今回の総合訓練に参加して、地震発生時における初動対応とお客さまへの適切な案内放送の重要性を改めて認識しました。特に冷静かつ分かりやすい放送がお客さまの不安軽減に繋がり、非常時において有効かつ必要であると感じました。

今後も総合訓練で得た経験を活かし、非常時に的確に対応できるよう努めてまいります。

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（橋梁上）に緊急停止した場合の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。



避難誘導訓練(阪神なんば線淀川橋梁上)



粗暴行為対応訓練(甲子園駅)

3.事業継続計画（BCP）に基づく取り組み

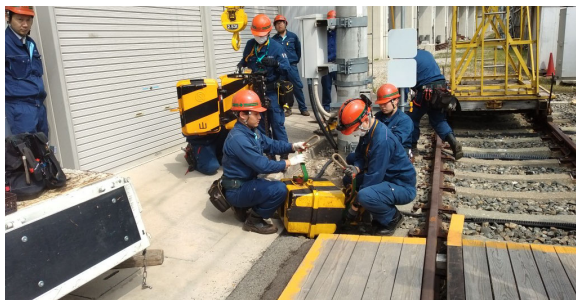
より災害に強い鉄道を目指して、2021年4月に都市交通事業本部の事業継続計画（BCP）を策定し、防災・減災に関する取り組みを推進しています。2025年度は、高架橋の耐震補強を進めたほか、耐震性を有する大石変電所の新設工事を進捗させて2025年6月に供用開始しました。

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、以下の内容に取り組みました。

1.訓練施設の活用

電気部・工務部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の実施しています。



踏切遮断機交換訓練(電気部)



レール交換合同訓練(工務部・電気部)

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やウェアラブルカメラを用いた動画教材などを活用し、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
(電車線がいしの点検)

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、2025年に発生した「東急電鉄田園都市線梶が谷駅構内列車衝突脱線事故」を題材とし、事故の概要や当社の対応について講演を行いました。

また、講演に先立ち、安全統括管理者が安全重点施策の趣旨などについて訓示しました。



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

安全啓発施設「安全繫心室」において全社員を対象に安全啓発研修を実施しました。本研修では過去の重大事故や災害とその教訓を振り返り、現在のルールの制定や保安設備が開発・導入された経緯を学ぶなど、安全意識の向上と安全風土の醸成に取り組んでいます。また、各部において案内役（講師）を選任し、研修テーマに沿って自らの言葉で語りかけることにより、「伝える」「伝わる」が実践できる人材の育成に努めています。



安全啓発研修の様子（安全繫心室）

安全啓発研修の案内役を務めて



車両部 車両課 庶務チーム（入社39年目）

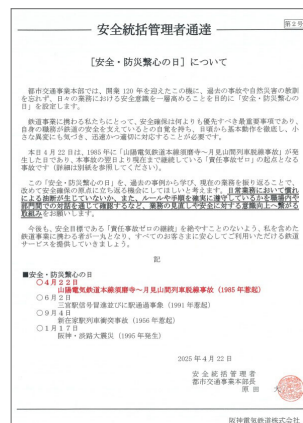
私は、安全繫心室において案内役を務めさせていただいています。伝える立場になるには、まずは自分が学ぶ必要があり、案内役に配布された資料で、過去の大きな鉄道事故について調べた上で自分が案内する台本を作成し、皆さんの前で話をしました。きちんと伝えられているのか不安になることが多いですが、過去の大きな鉄道事故やその要因、大きな自然災害にどのように対応すればよいか、多くの後進に伝えたいという思いで今後も続けていきたいと思っています。

■「安全・防災繫心の日」

日々の業務の中で過去の重大な事故や自然災害の教訓を忘れず、安全意識や防災意識を高めることを目的として、「安全・防災繫心の日」を定めています。

「安全・防災繫心の日」には、安全統括管理者通達を発出し、過去の事象から得た教訓を改めて共有し、職場内での対話を促しています。

- 4月22日 山陽電気鉄道本線須磨寺～月見山間列車脱線事故（1985年）
- 6月2日 三宮駅信号冒進並びに駅通過事象（1991年）
- 9月4日 新在家駅列車衝突事故（1956年）
- 1月17日 阪神・淡路大震災（1995年）



●2026年度の安全重点施策

2026年度の「安全重点施策」は、これまでの安全重点施策の趣旨を踏襲しつつ、人と人との繋がりを重視し、安全管理体制をさらに充実させることを目的として、『「伝える」「伝わる」が育む、心を繋ぐ安全』を新たにテーマに掲げ、以下の3点としています。

■「伝える」「伝わる」が育む、心を繋ぐ安全

- ① 操業・作業の実態把握によるヒューマンエラーの削減
- ② 「自助」「共助」による自然災害等の異常事態における対応力の強化
- ③ 知識と技能の着実な継承による安全を支える人材の育成

3 安全に関する設備投資

2025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、元町駅、鳴尾・武庫川女子大前駅）、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）、大石変電所新設などを実施しました。

2026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等の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～御影駅、尼崎センタープール前駅～尼崎駅 等）
- ・ ホームドア設置工事（姫島駅、淀川駅、福島駅、西宮駅）
- ・ 淀川変電所電力設備更新
- ・ 急行用車両の代替新造（3000系）



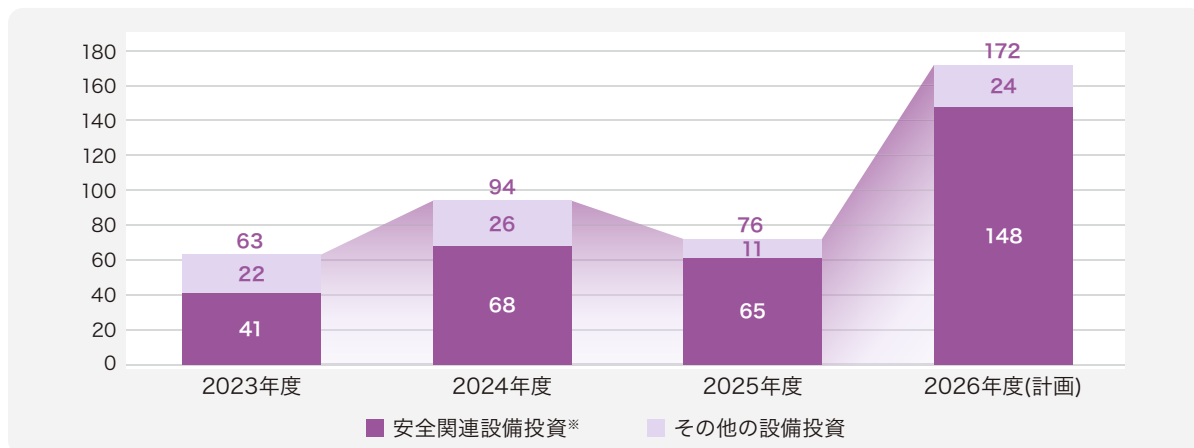
住吉駅のバリアフリー化



大石変電所新設

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

お客さまのホームからの転落や列車への接触を防止するための各種設備を整備しています。また、ホームから転落した場合などに備え、事故を防ぐための設備も整備しています。



① ホームドア（上図参照）

各駅へのホームドア等の設置を進めています。

※詳細はP.3「ホームドアの整備を進めています!」をご参照ください。

② 内方線付きの点状ブロック

目の不自由なお客さまがホームの内側を認識できるよう、内方線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

ホーム縁端部に赤白しま模様の注意喚起ラインを設置しています。

（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）

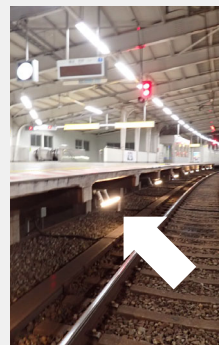


④ 足元注意喚起灯

ホームと車両との隙間が大きい箇所にライトを照らし、転落しないよう注意喚起しています。

（常時点灯式）西元町駅、出屋敷駅
（点滅式）御影駅、西九条駅（上りホーム）

※西九条駅では、音声による注意喚起（2か国語）も行っています。



⑤ 非常通報ボタン（上図参照）

乗務員や駅係員に異常を知らせる非常通報ボタンを全駅に設置しています。異常を発見した場合は、非常通報ボタンを押してください。

※非常通報ボタンの上部に看板を設置しています。



⑥ 転落検知マット

ホームと車両との隙間が大きい箇所に転落検知マットを設置しています。転落を検知した場合、速やかに付近の列車に知らせます。

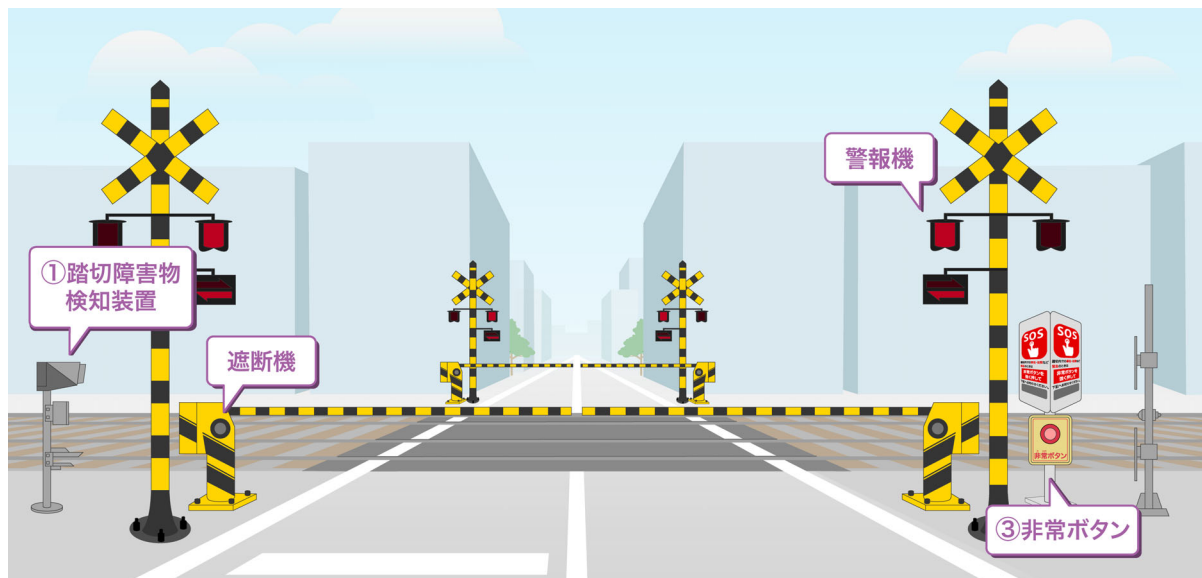
（御影駅、杭瀬駅、西九条駅、九条駅、ドーム前駅）



⑦ ホームステップ（上図参照）

ホーム下への避難が困難な箇所では、ホームへ上がれるようホームステップを設置しています。

●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、武庫川線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）

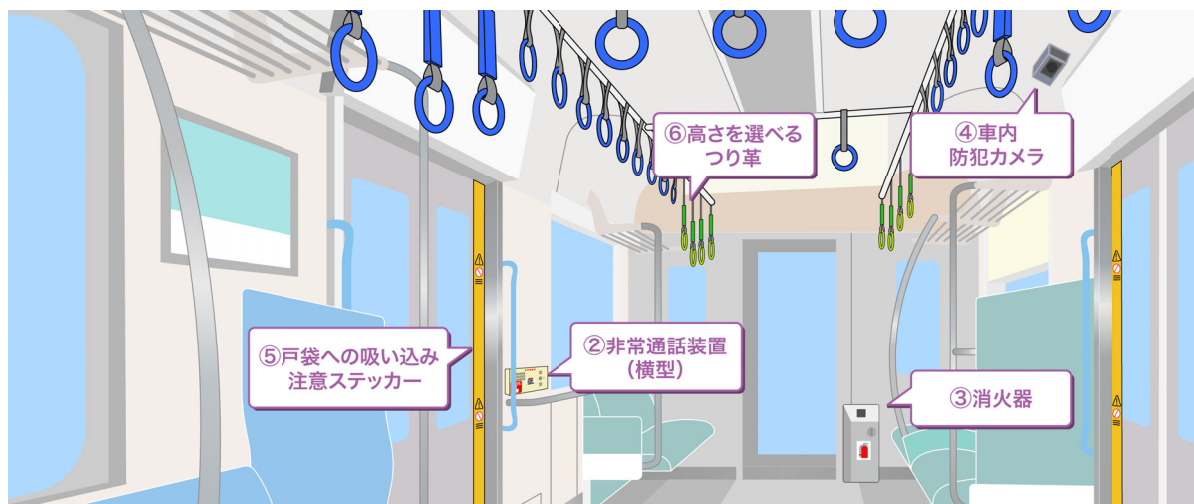
踏切道内で車や人の立往生などの異常があった場合に、非常ボタンを押すことで踏切道手前にある特殊信号発光器が点灯し、列車の運転士に前方の踏切道の異常を知らせるとともに、移報システム並びに踏切支障ATSが動作します。営業路線の全踏切道に設置しています。



※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 消火器 (上図参照)

車内で火災が発生した際に使用することができる消火器を全車両に設置しています。



④ 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。



⑤ 戸袋への吸い込み注意ステッカー (上図参照)

手が戸袋に吸い込まれる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。



⑥ 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

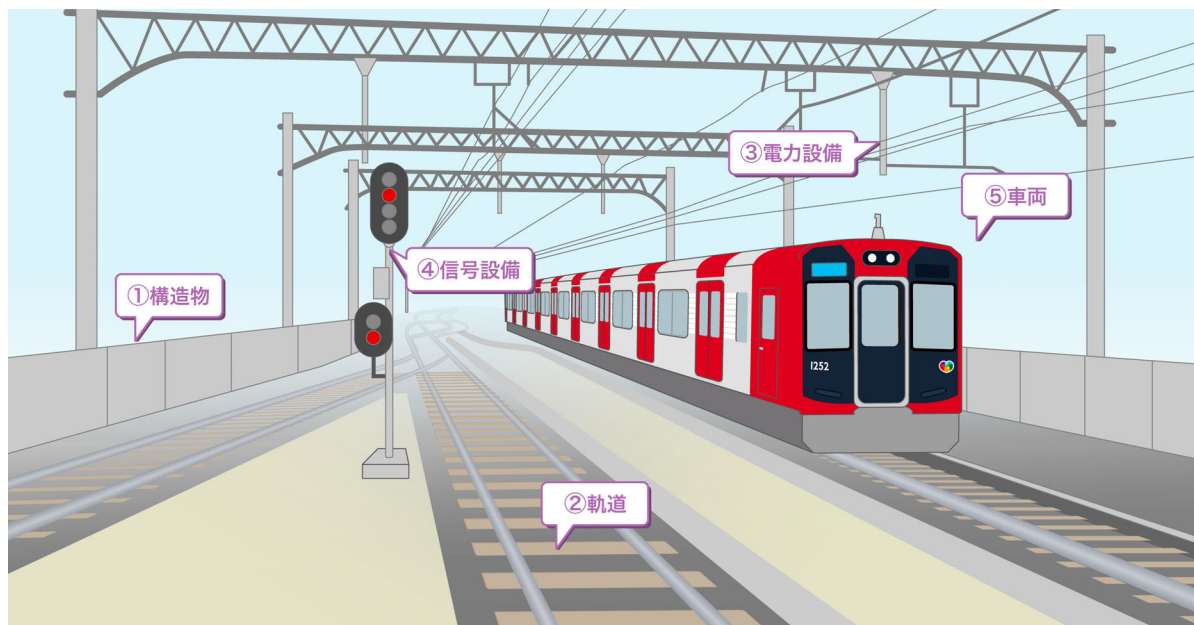
沿線における異常気象等に迅速に対応できるように、地震計7か所、雨量計6か所、風向風速計1か所、風速計8か所、河川水位計2か所、河川監視カメラ2か所、橋梁傾斜計2か所を設置しています。気象庁が配信する緊急地震速報を加え、すべての情報を運転指令室等に集約しているほか、ウェザーニュース社・日本気象協会と契約して台風の進路や風雨予測に関する情報を得ることで、安全な列車運行に役立てています。なお、運行情報の配信は、多言語でのご案内により訪日外国人のお客さまにも対応しています。



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。

なお、日中の作業が困難な点検・補修については、終電から始発までの深夜に行っています。ご理解のほどよろしくお願いします。



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。



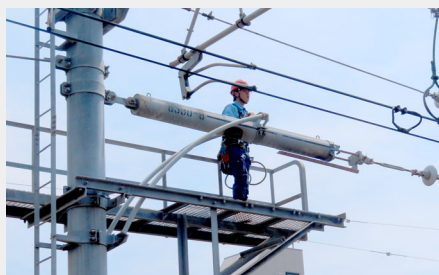
② 軌道

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。



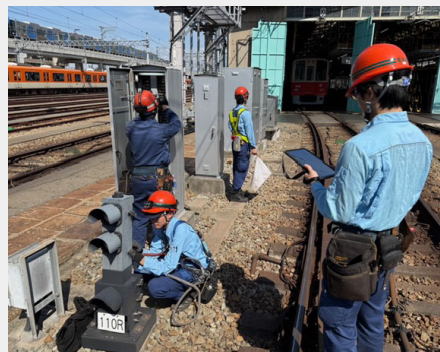
③ 電力設備

列車に直接電力を供給する電車線や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。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。



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 (入社11年目)

私は、列車を安全かつ正確に走行させるため、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)などの運転保安設備の保守管理業務を担当しています。列車の安全と安定輸送を守るという強い使命感のもと、定期的な点検や迅速な補修作業に昼夜を問わず取り組んでいます。これからも、お客さまに安心・快適に阪神電車をご利用いただけるよう、より一層の技術力向上に励んでまいります。



車両部 車両課 工場チーム (入社7年目)

私は、車両の制御装置、補助電源装置等の保守、点検を担当しています。細かな作業が多く、日々緊張感があり営業線で車両の故障を起こさないよう、常に責任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心してご利用いただけるよう、安全を最優先として一つの業務に丁寧に取り組み、更なる技術の向上を目指し日々励んでいきます。



工務部 保線課 西宮保線事務所 (入社8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。鉄道輸送の安全を確保するためには、定期的な点検と迅速な補修が欠かせません。列車の安全・安定運行を守るという強い使命感を持ち、日々細心の注意を払いながら、業務へ誠実に取り組んでいます。これからも高品質な軌道を維持し、お客さまに安心・快適に阪神電車をご利用いただけるよう、さらなる技術力の向上に努めてまいります。