

安全報告書

2026

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。これからも役員・社員一人ひとりがお客さまの“たいせつ”に寄り添い、それぞれの責務に対して誠実に取り組むことにより、日々の安全・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2025年度は、「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、ホームドアにつきましては、甲子園駅の全てのホームへ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設置が完了しました。今後も「鉄道駅バリアフリー料金制度」を活用し、整備を進めてまいります。このほか、阪神なんば線淀川橋梁の改築、高架橋の耐震補強、2027年春に導入する新型急行用車両3000系の代替新造などを進め、運転保安度の向上に努めました。引き続き、安全関連の設備投資を着実に実施してまいります。

また、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、それぞれ具体的な行動計画を定めて種々の取組みを推進しました。特に、沿線の自治体や学校関係者、沿線にお住まいの方々とともに、防災関連行事等を通じて連携を深めるなど、沿線の防災力の向上に注力しました。

2026年度は、人と人との繋がりをより強く意識できるよう『「伝える」「伝わる」が育む、心を繋ぐ安全』を安全重点施策の新たなテーマに掲げ、『操業・作業の実態把握によるヒューマンエラーの削減』、『「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』、『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』の3点に全力で取り組むこととしています。これらの施策を着実に推進するために、職場内や部門間、ベテラン層と若年層間、更には沿線関係者の皆さまとのコミュニケーションを大切にまいります。

このような取組みを通じて、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。

2026年7月

目 次

1	2025年度のトピックス	1
	① 自然災害に強い沿線づくりを目指して 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】	5
	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】	6
	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】	9
	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】	21
	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】	22
	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 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/fb0itmffcrrz00ph9h40ida3oufkp5jt>



●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角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、プラットホ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。

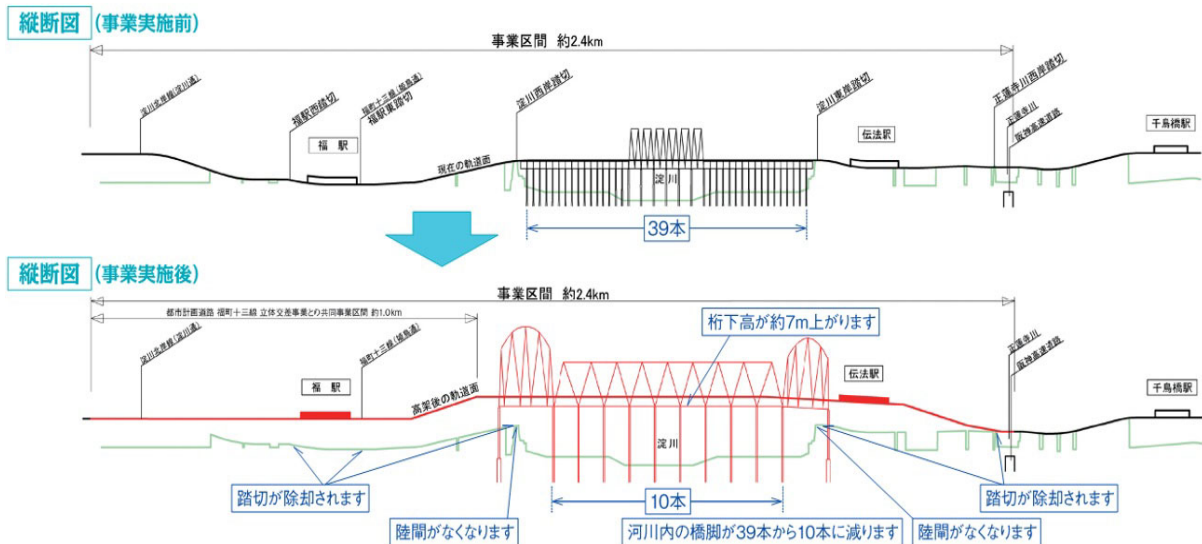
※ホームドアの設置駅(2026年3月時点)

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。

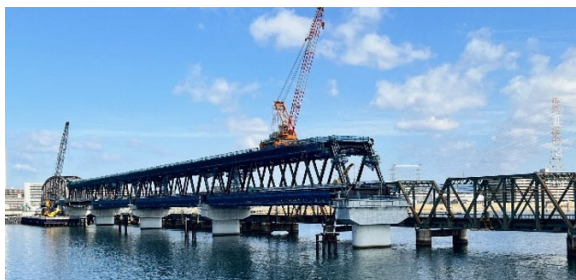
※これにより阪神なんば線の全ての踏切道がなくなります。



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！

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。

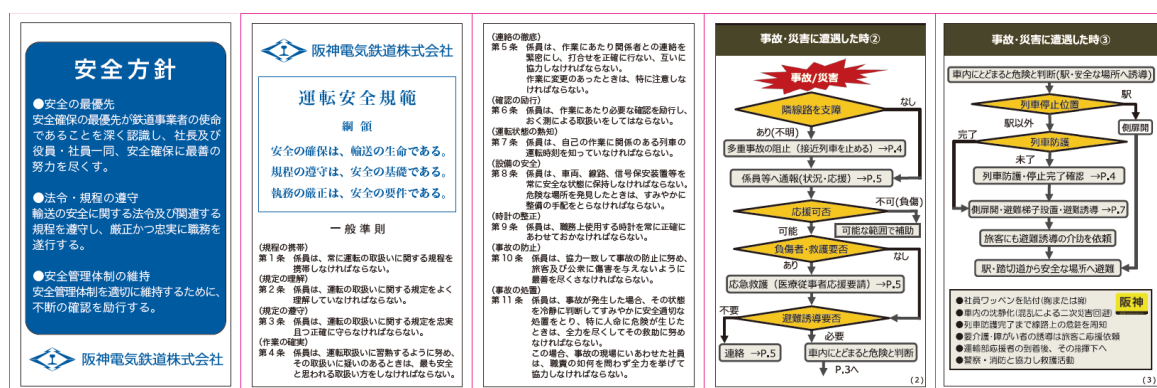
■ 法令・規程の遵守

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全社員に配布、周知しています。

2) 防災の基本方針

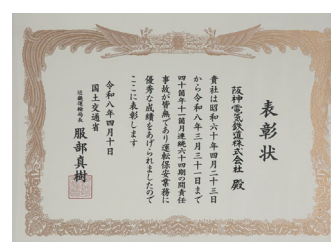
当社では、近年の自然災害の頻発化、激甚化に鑑み、国土交通省が2020年7月に策定した「運輸防災マネジメント指針」に基づき、「防災の基本方針」を次のとおり定めました（2021年4月）。防災、減災の意識を高め、より災害に強い鉄道を目指しています。

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「責任事故ゼロの継続」と定めています。1985年4月以降、2026年3月末まで40年11か月の間、責任事故が皆無であり運転保安業務に優秀な成績をあげたとして、2026年4月に国土交通省近畿運輸局より表彰されました。

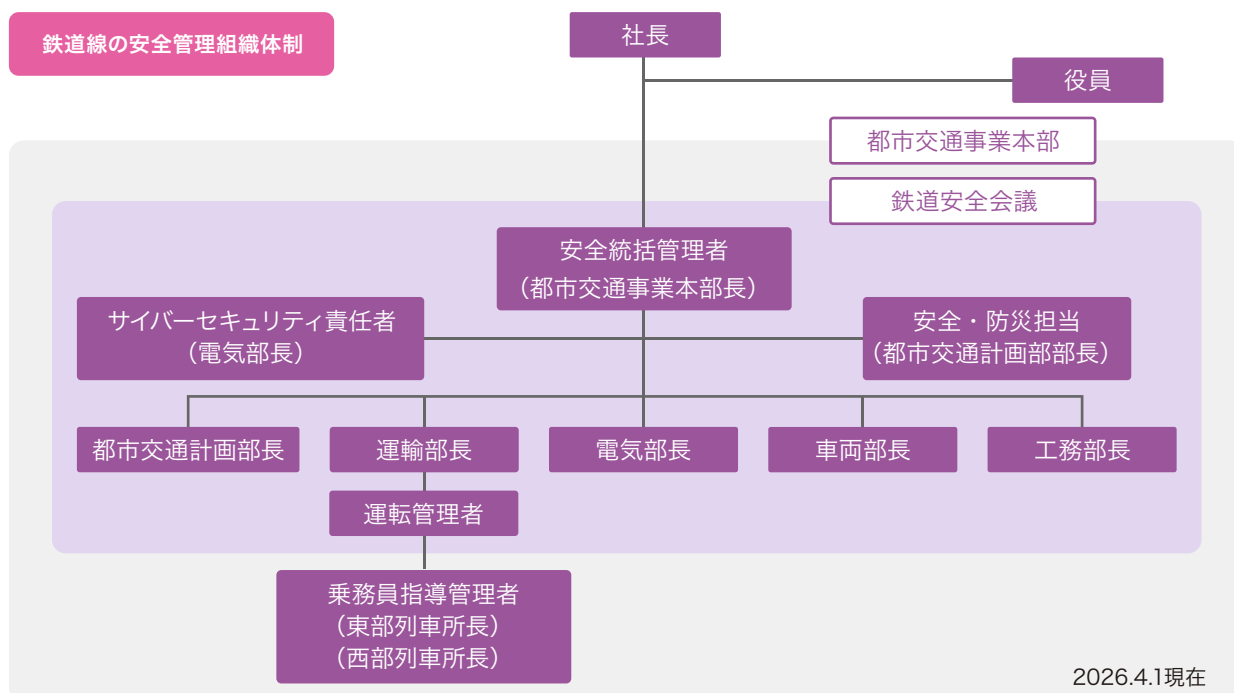


表彰状

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、重要インフラにおけるサイバーセキュリティに対する脅威が増大している中で、それらの脅威に対応することを目的として、2026年4月より新たにサイバーセキュリティ責任者を選任しました。

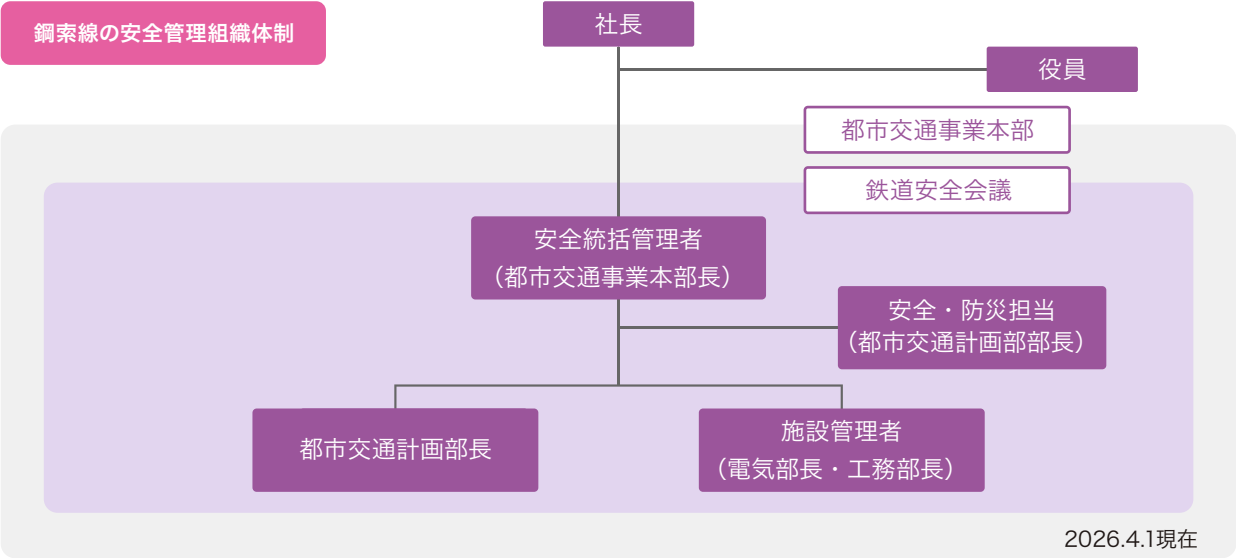


鉄道線における管理者の役割

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。
サイバーセキュリティ責任者	安全統括管理者を補佐し、サイバーセキュリティの確保に関する事項を統括する。
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）については、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



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神戸六甲鉄道が行う施設管理の実施状況を確認するほか、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など、安全性向上のための各種取組みを実施しています。



施設管理実施状況の確認



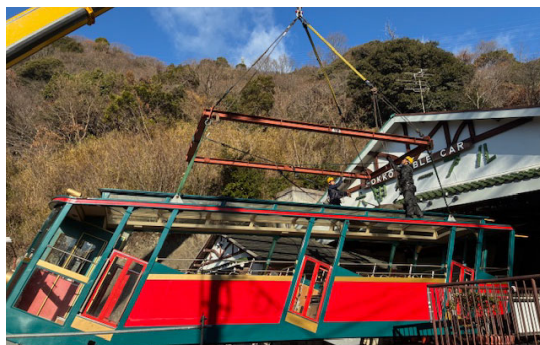
安全管理に関する教育状況

■ 第三種鉄道事業者としての取組み②

六甲ケーブル下駅の検査用ピット延伸工事、自動運転制御装置の導入、車両リニューアル工事など、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。



自動運転制御装置の導入



リニューアル車両の搬入

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)、サイバーセキュリティ責任者(電気部長)、安全・防災担当(都市交通計画部部長)、都市交通計画部長、運輸部長、運転管理者、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都市交通事業本部の各部長に対する監査を実施しています。各部長が安全管理規程で定めた責務を適切に果たしていることを確認しましたが、一部、部員への安全に関する情報展開や周知方法に課題が見られたため、改善するよう助言しました。

※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（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

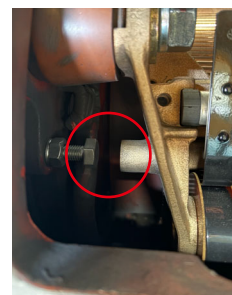
列車検査時に確認した部品の損傷と前日の運用状況から、モーターの損傷を危惧し追加点検を行った。結果、モーターの一部にも損傷が確認され、予測される輸送障害を未然に防止できた。

●対応

好事例として各部へ情報展開しました。



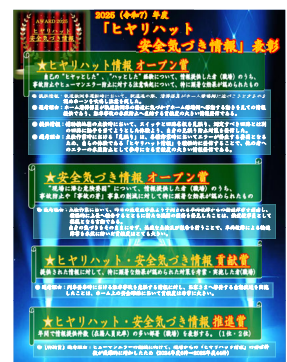
モーターの損傷



正常時(参考)



「ヒヤリハット・安全気づき情報」表彰

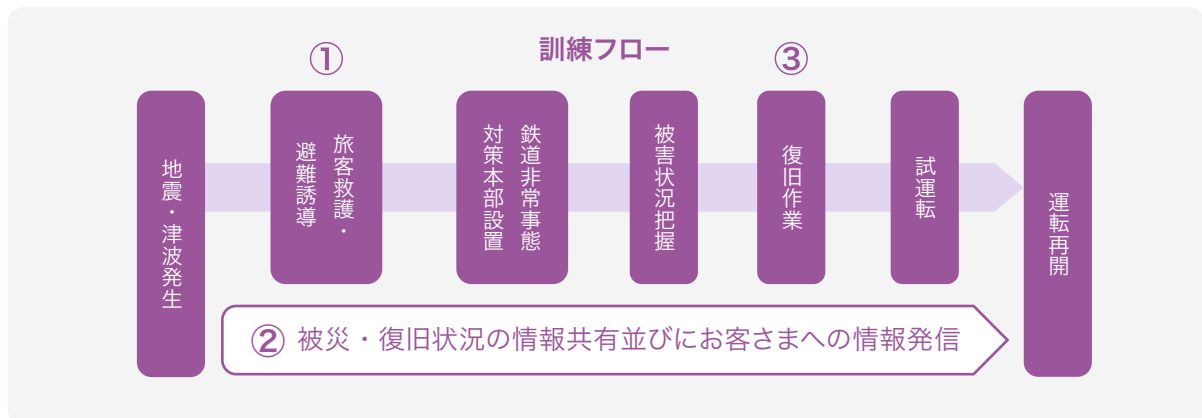


②自然災害及び鉄道テロ発生時等の異常時における対応力の強化

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

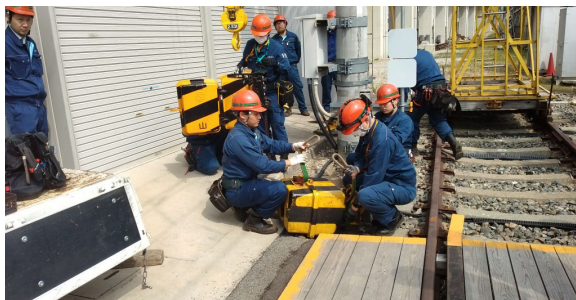
より災害に強い鉄道を目指して、2021年4月に都市交通事業本部の事業継続計画（BCP）を策定し、防災・減災に関する取り組みを推進しています。2025年度は、高架橋の耐震補強を進めたほか、耐震性を有する大石変電所の新設工事を進捗させて2025年6月に供用開始しました。

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）

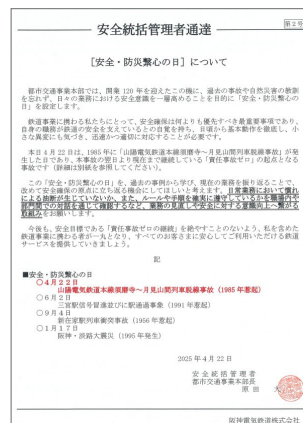
私は、安全繫心室において案内役を務めさせていただいています。伝える立場になるには、まずは自分が学ぶ必要があり、案内役に配布された資料で、過去の大きな鉄道事故について調べた上で自分が案内する台本を作成し、皆さんの前で話をしました。きちんと伝えられているのか不安になることが多いですが、過去の大きな鉄道事故やその要因、大きな自然災害にどのように対応すればよいか、多くの後進に伝えたいという思いで今後も続けていきたいと思っています。

■「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）



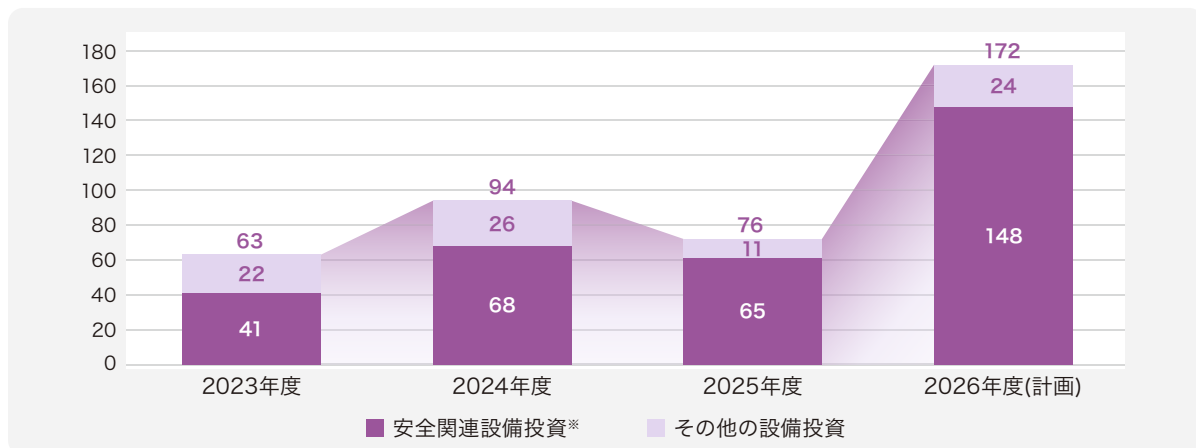
住吉駅のバリアフリー化



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）

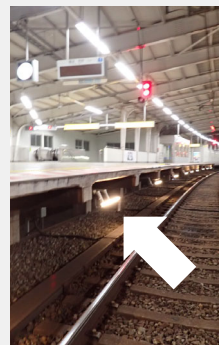


④ 足元注意喚起灯

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。

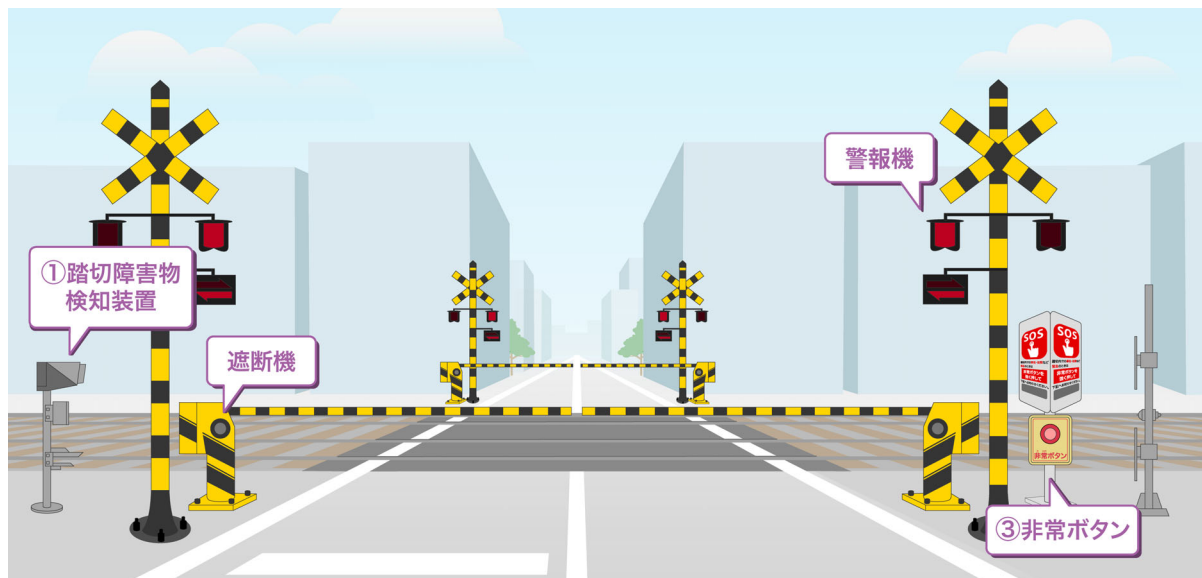
（御影駅、杭瀬駅、西九条駅、九条駅、ドーム前駅）



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）

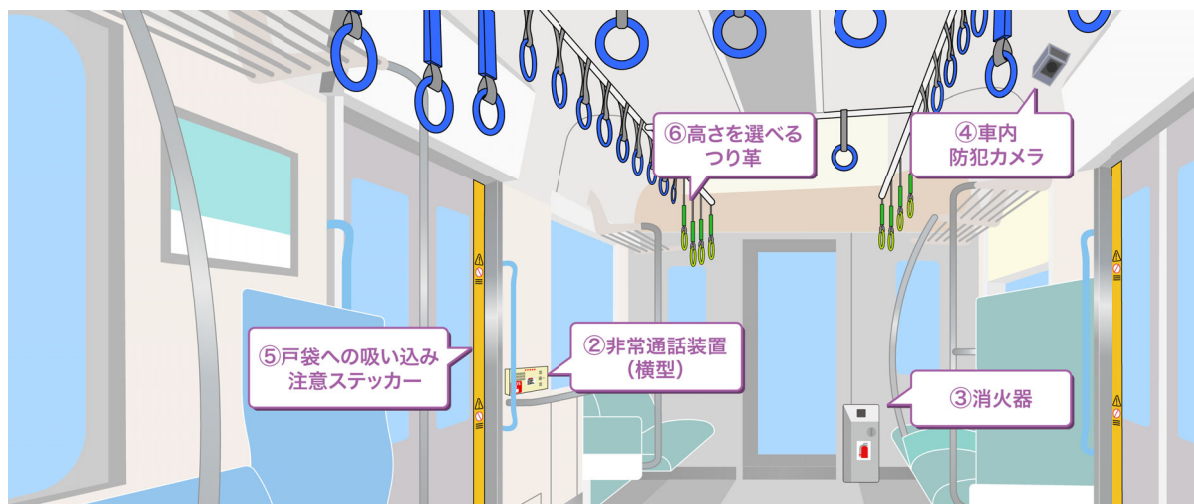
踏切道内で車や人の立往生などの異常があった場合に、非常ボタンを押すことで踏切道手前にある特殊信号発光器が点灯し、列車の運転士に前方の踏切道の異常を知らせるとともに、移報システム並びに踏切支障ATSが動作します。営業路線の全踏切道に設置しています。



※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

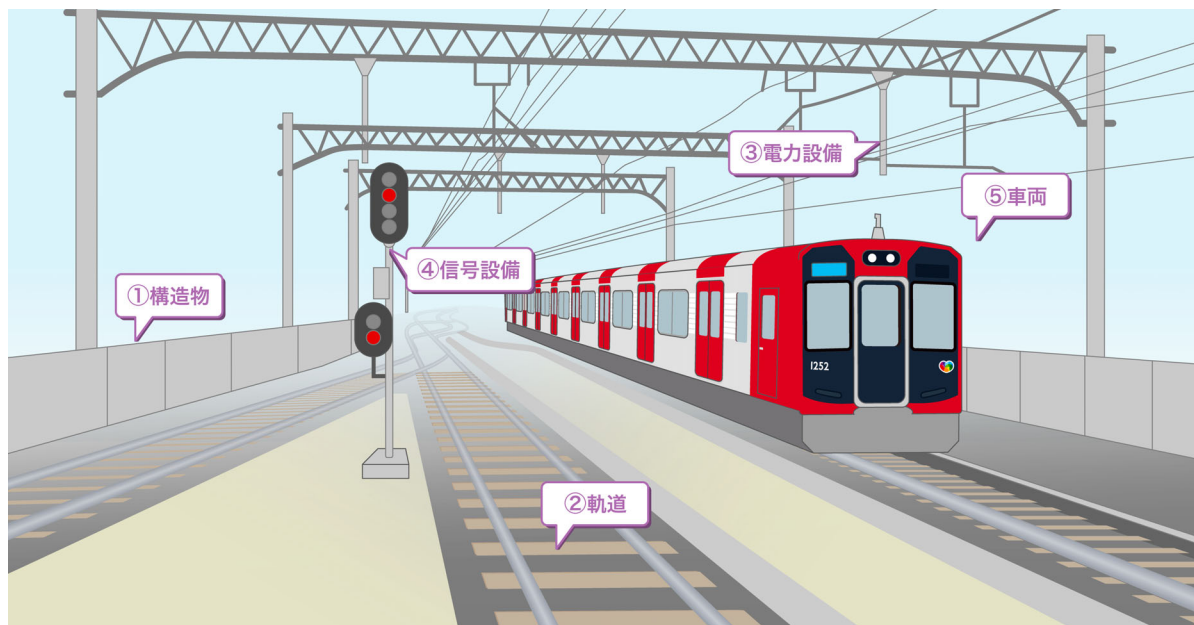
沿線における異常気象等に迅速に対応できるように、地震計7か所、雨量計6か所、風向風速計1か所、風速計8か所、河川水位計2か所、河川監視カメラ2か所、橋梁傾斜計2か所を設置しています。気象庁が配信する緊急地震速報を加え、すべての情報を運転指令室等に集約しているほか、ウェザーニュース社・日本気象協会と契約して台風の進路や風雨予測に関する情報を得ることで、安全な列車運行に役立てています。なお、運行情報の配信は、多言語でのご案内により訪日外国人のお客さまにも対応しています。



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。



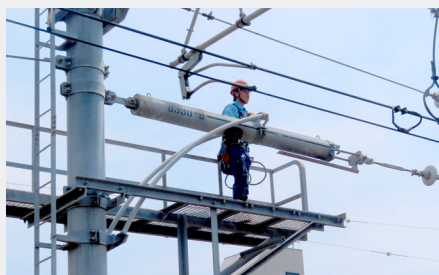
② 軌道

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。



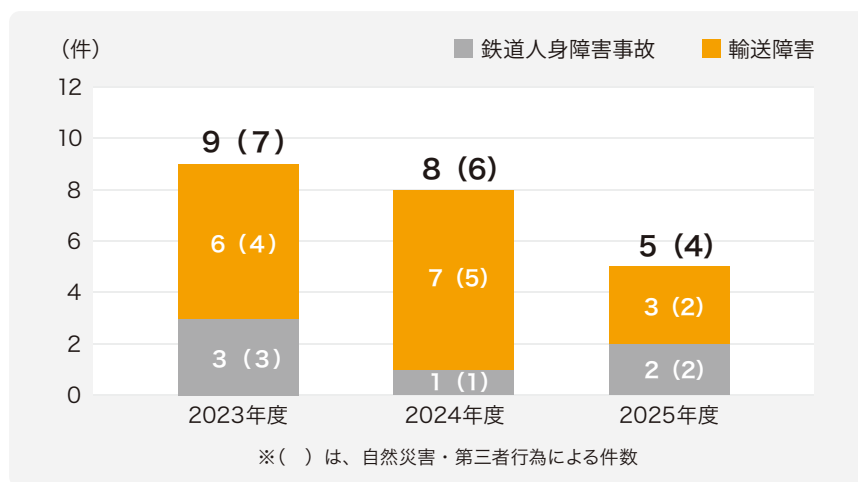
工務部 保線課 西宮保線事務所 (入社8年目)

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。

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。2025年度は「鉄道人身障害事故」が2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。2025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。2025年度は3件発生しました（信号設備故障1件、第三者行為等2件）。



2

発生した主な輸送障害の内容

■ 輸送障害（設備故障による運転見合わせ）

発生日時 2026年1月13日(火)7時55分頃

発生場所 大石駅～元町駅

概要 信号設備故障(軌道回路装置用の電源装置故障)により大石～元町間の信号機が約50分間停止信号(赤信号)を示したままとなったため、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）96本
- ・遅延100本（3分以上）最大遅延約52分

対策 故障した電源装置の部品（電解コンデンサ）を交換するなどの対策を講じました。

1 お客さま・沿線の皆さまへのお願い

●非常時に安全を確保するために



ホームや踏切道で非常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 ホーム上での非常時には、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 踏切道内での非常時には、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.15 「ホームの安全対策」、
P.16 「踏切道の安全対策」をご参照ください)



車内で非常事態が発生した際は、安全設備をご使用ください

【非常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.17 「車内の安全対策」をご参照ください)

非常事態発生時の設備について

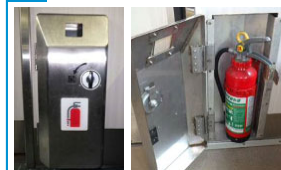
① 非常通話装置 (車内)



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

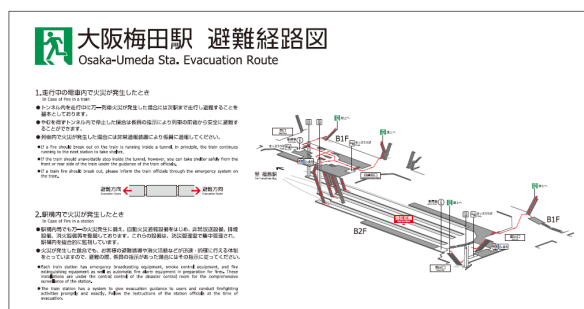


みだりに車外に出ると危険ですので、係員の指示に従ってください。



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。



●電車を安全にご利用いただくために



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。



手が戸袋に吸い込まれないようご注意ください

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。



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。



●皆さまに安心してご利用いただくために



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、内部障がいや難病の方など、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。



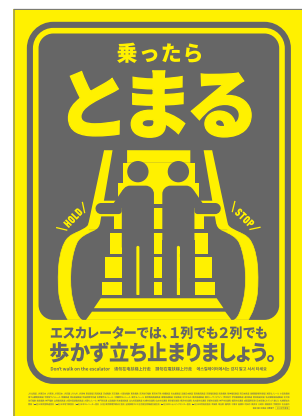
「声かけ・見守り」にご協力をお願いします

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」事故が発生しています。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。日頃から各鉄道事業者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の鉄道事業者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2025」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、2025年11月8日（土）に尼崎車庫及び尼崎城址公園会場の2か所で開催しました。

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、洗車機通過体験や道床つき固め作業体験などの体験型イベントを、尼崎城址公園会場では阪神タイガースのリーグ優勝記念ラッピングの阪神バスやお子様に好評のレールトイ展示を開催しました。



道床つき固め作業体験の様子

●絵画コンクール「ぼくとわたしの阪神電車&【120周年企画】オリジナルヘッドマーク」を開催

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。21回目となる2025年度は、毎年恒例の「ぼくとわたしの阪神電車」に加え、開業120周年企画として「オリジナルヘッドマーク」部門を新設し、計4,105点もの夢いっぱいの阪神電車の絵を応募いただきました。

ヘッドマーク賞作品を阪神電車のヘッドマークとして実際に1か月間掲出したほか、全受賞作品は阪神電車の駅・車内・ウェブサイトで紹介しました。



2025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。2025年度は20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、沿線の子どものため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32万枚になりました。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

●阪神電車まなび基地

阪神電車への理解と親しみを深めていただき、地元の鉄道としてより身近に感じていただくことを目的として、当社開業110周年となる2015年から「阪神電車まなび基地」親子見学会を定期的開催しています。

イベントでは、大正・昭和時代に活躍した旧車両や実物の踏切・信号・軌道などの施設見学、運転シミュレーター機器を使用した運転士体験などを行っています。



阪神電車まなび基地の様子

●新型急行用車両3000系について

2027年春に導入する新型急行用車両3000系のインテリアデザインを決定しました。視界の広がりやゆとりのある通路の確保により、「開放感」を演出するデザインとします。車内は、明るい色調やあたたかさのある質感とし、座席色には、エクステリアカラーのRe Vermilion（リ・バーミリオン）にちなんだ赤系色を採用することで、心地よい車内空間を作ります。



新型急行用車両3000系(イメージパース)



インテリアデザイン(イメージ)

■ SNSやアプリによる運行情報の配信をご活用ください

～列車運行情報専用の【公式】X～

運行情報専用の阪神電車公式SNSアカウントでは、列車の運行情報を配信しています。毎日7時及び17時に運行情報を定期配信することに加え、列車の遅れや運行見合せが発生した際には、適宜、運行情報や振替委託情報を配信しています。

[アカウント名]

阪神電車運行情報【公式】(@hanshin_unkou_)



画面イメージ

～阪神アプリ～

列車の運行情報とともに、列車走行位置や各駅における列車行先案内を提供しています。また、遅延や運休が発生した際や見込まれる際にはプッシュ通知でお知らせしています。

その他、ダイヤ検索、駅情報（ホーム案内、構内図、時刻表）、遅延証明書ダウンロード画面へのアクセス機能などもご利用いただけます。



阪神アプリ配信中!

- ・Android9以降、iOS12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!



iPhone



Android



～表紙について～

バリアフリー工事が完了した住吉駅と六甲山をテーマにイラスト化しました。

<https://www.hanshin.co.jp/safety/report/>

阪神 安全報告書 🔍

阪急阪神ホールディングスグループの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>

阪急 安全報告書 🔍



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。

2026年7月発行