

HANKYU Safety Report

安全報告書 2025



LONG LIFE
DESIGN 2022

ごあいさつ

安全報告書2025の公表にあたり

阪急電鉄株式会社
取締役社長

嶋田 泰夫



平素から、当社の鉄道事業に対しご理解とご支援をいただき、誠にありがとうございます。

本年4月に大阪・関西万博が開幕し、人々が活発に移動するようになってきました。会場にお越しになる来場者の方々の多くが、大阪メトロの夢洲駅と直結した東ゲートをご利用になる様子を拝見しても、鉄道が安全で、安心してご利用いただける交通手段として信頼を得ており、ますますその役割が重要になってきていることを実感いたします。一方、当社においては、この4月1日から全線の列車運行及び駅施設等で使用するすべての鉄道用電力を実質的に再生可能エネルギー由来の電力(再エネ電力)に置き換え、実質的にCO2排出量ゼロとする「カーボンニュートラル運行」を開始いたしました。これからもさらに鉄道が環境に優しい交通手段であることを訴求して、より多くの皆さんにご利用いただけるよう努力を重ねてまいります。

2024年度に、当社が進めた取組をいくつかご紹介申し上げます。

まず、駅・高架橋等の耐震補強を進めるとともに、変電所設備等の津波浸水対策を実施したほか、いわゆる「ゲリラ豪雨」のような集中的な大雨に対応すべく、線路を支える盛土の補強を実施いたしました。さらに、万が一災害等が発生し、列車が駅間で停車した場合に備え、最寄りの駅や踏切までの避難誘導看板を順次設置しています。一方、施設・車両の検査や補修と、新型車両の導入や大規模な改造は着実に進めておりますが、これらの新型車両ではバリアフリー設備を充実させるとともに、防犯カメラの設置等により、安心かつ快適な車内空間の実現に努めています。

また2023年4月より「鉄道駅バリアフリー料金制度」の活用をスタートしましたが、すべてのお客様が安心して当社の輸送サービスをご利用いただけるよう、ホーム柵の整備やホームと車両の段差隙間の軽減などの取組をさらに加速してまいります。

当社では、お客様に安全・安心な輸送サービスを提供するには、そこで働く「人」が最も大切との考えに立ち、基本動作の励行や作業手順の厳守等を徹底するとともに、双方向のコミュニケーションを活性化させ、風通しのよい職場風土の醸成に取り組んでおります。

特に、事故・インシデント等に繋がるヒューマンエラーを撲滅すべく、「3H(初めて・変更・久しぶり)」というキーワードに着目し、それらの作業などを手掛けるときに、不安に感じた場合は率直に相談できるような職場環境の整備にも日々努めています。加えて従来通り、直接鉄道事業に関わる社員一人ひとりが常に安全を心掛けることはもちろん、経営管理部門などの後方部門のメンバーに対しても、自分たちも安全を守る一翼を担っているとの意識づけを進めてまいります。このような取組に、経営トップも主体的に関わりながら責任事故の撲滅を進め、「『有責事故ゼロ』の継続」の達成を目指します。

この安全報告書は、鉄道事業法第19条の4項に則り、輸送の安全確保のための取組等を広くご理解いただくために公表するものです。皆さまにおかれましては、本報告書をご高覧いただき、忌憚のないご意見やご感想をお聞かせくださいますよう、よろしくお願い申し上げます。

INDEX

01 安全の実現に向けて P4

- 安全スローガン、安全目標、安全方針
- 安全重点施策
- 輸送の安全確保に係る行動規範

02 安全を守る仕組み P5-7

- 安全管理体制
- 安全管理推進委員会
- 内部監査の実施
- 事故やトラブルの再発防止に向けた取組
- 経営トップ、安全統括管理者の現業部門への関わり

03 鉄道事故等の発生状況 P8-9

- 発生件数
- 主な輸送障害の概要

04 安全運行のための設備と管理 P10-18

- ホームの安全対策
- 踏切の安全対策
- 車両の安全対策
- 施設・設備の安全管理
- 設備投資

05 安全運行のための人財育成 P19-21

- 教育訓練
- 乗務員の養成と資質管理

06 防災体制と緊急事態への備え P22-25

- 自然災害への備え
- テロや傷害事件への対応
- 駅間避難の円滑化

07 お客様、沿線にお住いの皆様とともに P26-28

- 阪急電鉄からのお願い(車内やホーム、踏切道で緊急事態等が発生した場合)
- 事故を防止するための安全啓発活動
- 異常時の情報発信

01 安全の実現に向けて

安全スローガン

すべてはお客様のために
すべては安全のために

2025年度安全目標

「有責事故ゼロ」の継続

2025年度安全方針

社会に信頼される
安全・高品質なサービスの提供
～「安心・快適」阪急電鉄～

安全重点施策

1 有責事故等防止対策の推進

- ① ホーム上における有責事故の未然防止対策の推進
- ② 踏切道における有責事故の未然防止対策の推進
- ③ 施設・車両の老朽化対策の推進(※)

2 事故やトラブル防止対策の推進

- ① 事故やトラブルを防止するための教育・訓練等の施策の推進
- ② 事故やトラブルリスクの把握と共有・対策の推進(※)

3 その他の事業リスクへの対応

- ① 自然災害リスクの予防・軽減対策の推進(※)
- ② 社会的信頼を確保するための更なる取組の推進

(※)2025年度に特に注力する取組

輸送の安全確保に係る行動規範

安全輸送の確保

協力一致して事故・災害等の防止に努め、旅客及び公衆に傷害を与えないように最善を尽くさなければならない。

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(安全管理規程を含む。)を遵守するとともに、運転の取扱いに関する規程をよく理解し、忠実、且つ、正確に守らなければならない。

運転状況の熟知・設備の安全

自己の作業に関係のある列車の運転状況を知っていなければならない。また、車両、線路、信号保安装置等を常に安全な状態に保持するよう努めなければならない。

確認励行・安全最優先

作業にあたり、必要な確認を励行し、憶測による取扱いをしてはならない。また、運転の取扱いに習熟するよう努め、その取扱いに疑いのあるときは、最も安全と思われる取扱いをしなければならない。

人命尊重

事故・災害等が発生した場合、その状況を冷静に判断して速やかに安全、且つ、適切な処置をとり、特に人命に危険が生じたときには、全力を尽くしその救助に努めなければならない。

正確迅速な情報伝達

作業にあたり、関係者との連絡を緊密にして打合せを正確に行い、互いに協力しなければならない。また、鉄道運転事故等が発生したときは、速やかに関係先に報告しなければならない。

継続的な改善・変革

常に問題意識を持ち、安全管理規程及び安全管理体制等、輸送の安全に係る業務上の改善を行わなければならない。

※防災の基本方針

- ① 平素から、防災・減災など被害の未然防止・拡大防止の取組に努める。
- ② 災害発生時は、お客様や従業員の人命を最優先とする。
- ③ 災害復旧においては、十分に安全を確保した上で、できる限り早期の運転再開を目指す。
- ④ 災害発生の前後を問わず、運行の見通し等について適時適切な情報発信に努める。

行動規範は、小冊子を作成しており、全社員が携帯しています。

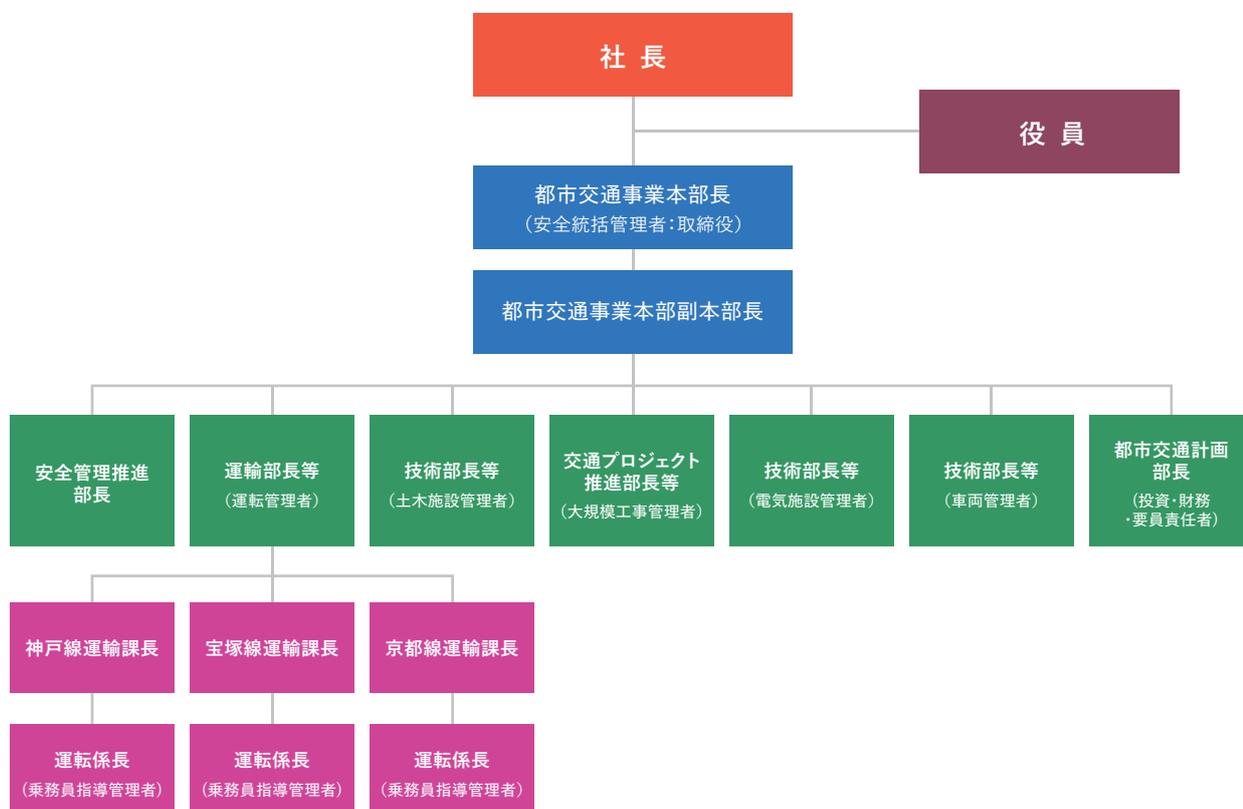


02 安全を守る仕組み

安全管理体制

当社では安全管理規程を定め、以下の体制により、計画(PLAN)→実行(DO)→確認(CHECK)→改善(ACTION)のPDCAサイクルを確実に回し、継続的に改善を行い、輸送の安全確保に努めています。

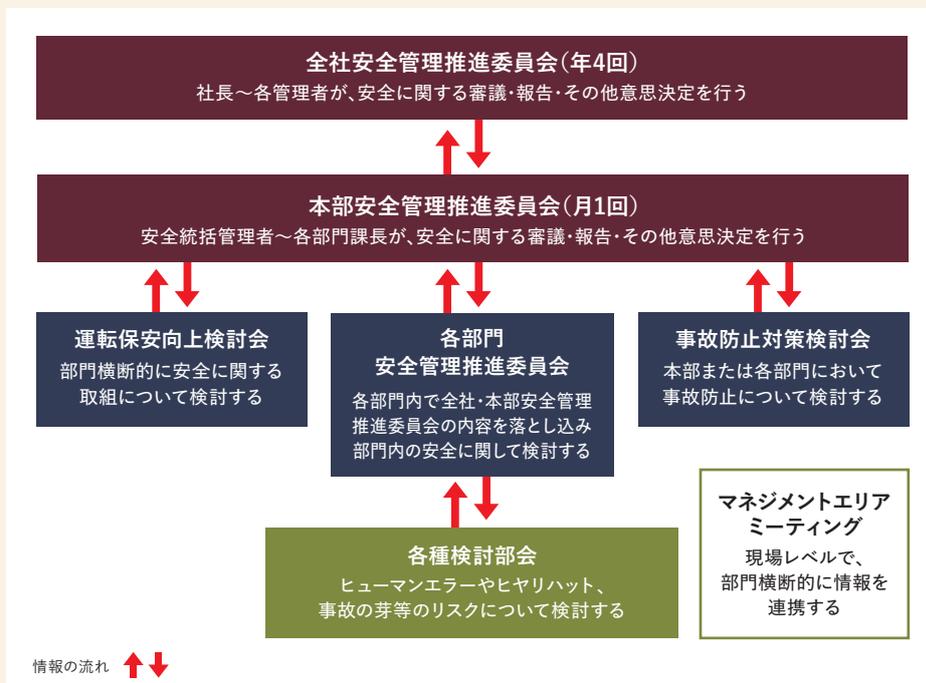
2025年4月より安全管理体制のさらなる強化を図るため、「安全管理推進部」を新設しました。従来の都市交通計画部内の安全担当から、担当部長を責任者とする独立した組織とすることで、ガバナンスをさらに強化します。また、新線建設や連続立体交差化等の大規模工事において、輸送の安全確保に支障を及ぼすおそれのないよう大規模工事管理者を選任し、より盤石な安全管理体制を目指すこととしました。



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管理する。
運輸管理者	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、その他運輸に関する業務を統括管理する。
乗務員指導管理者	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。
他の管理者及び責任者	安全統括管理者の指揮の下、各部門において、輸送の安全確保に支障を及ぼさないよう担当施設などを維持管理する。

安全管理推進委員会

輸送の安全に関する様々な案件の審議・検討・報告などは、安全管理推進委員会において行っており、社長が委員長を務める全社安全管理推進委員会と安全統括管理者が委員長を務める本部安全管理推進委員会、および部門別の安全管理推進委員会があります。また、部門横断的に様々な検討を行う運転保安向上検討会を設置しているほか、現業部門においても運輸・土木・電気・車両の各部門が横断的に意見や情報を交換する場としてマネジメントエリアミーティングを定期的で開催しています。



内部監査の実施

社長や安全統括管理者に対して内部監査を行い、1年間の安全に関する取組について客観的視点を交えて振り返り、次年度の安全計画に反映させています。また、各管理者に対しても内部監査を行い、各部門での安全に係る取組についてチェックしています。内部監査での指摘事項等は、次年度の内部監査で改善されているかどうかチェックすることで、スパイラルアップに努めています。



事故やトラブル等の再発防止に向けた取組

事故防止対策検討会

事故や事故のおそれのある事態・災害が発生した場合、再発防止や被害の拡大防止を目的として、事故防止対策検討会を開催し、直ちに対策を策定します。また、当社以外で発生した事故や災害でも、当社で同様の事象が発生するおそれがある場合には、当社の事故と同様に事故防止対策検討会を開催し、対策を検討します。

ヒヤリハット情報等の活用

事故やインシデントに至らない軽微な事象を「ヒヤリハット」として抽出・分析を行い、対策を検討することで事故やインシデントの防止に努めています。運転部門では、ヒヤリハットの分析や対策を検討する危険予知(KY)活動を続けています。社員が経験したヒヤリハットを毎月集約し、KY会議で検討した対策を「KY新聞」にまとめて掲示することで、事故の再発防止を図っています。その他の部門でも、同様にヒヤリハット事象等を抽出し、事故やトラブルの防止に役立てています。

経営トップ、安全統括管理者の現業部門への関わり

経営トップである社長及び都市交通事業本部長（安全統括管理者）が、現業部門の巡視を行い、各設備や業務の状況について確認・把握を行います。また、社員との意見交換の場を設け、一つ一つの意見や質問に対して丁寧に答えるとともに経営トップ自らが直接社員に対して、メッセージを伝えています。加えて、経営層も日常からできるだけ列車の運転台に添乗することで、安全を守る一翼を担っているという意識を強く持つよう努めています。

01 社長巡視

- 神戸線・宝塚線・京都線 上期(6月・7月)、下期(11月・12月)



社長による意見交換、現場視察

02 本部長(安全統括管理者)巡視

① 各種運動期間中の巡視

- 春の全国交通安全運動(ラッシュ視察) 4月
- 秋の全国交通安全運動 9月、10月

② その他の巡視

- 現業課長・係長との懇談 5月



本部長(安全統括管理者)による意見交換、現場視察

03 日常の運転台添乗

経営層も週に複数回、列車の運転台に添乗し、列車運行の実態把握に努めています。

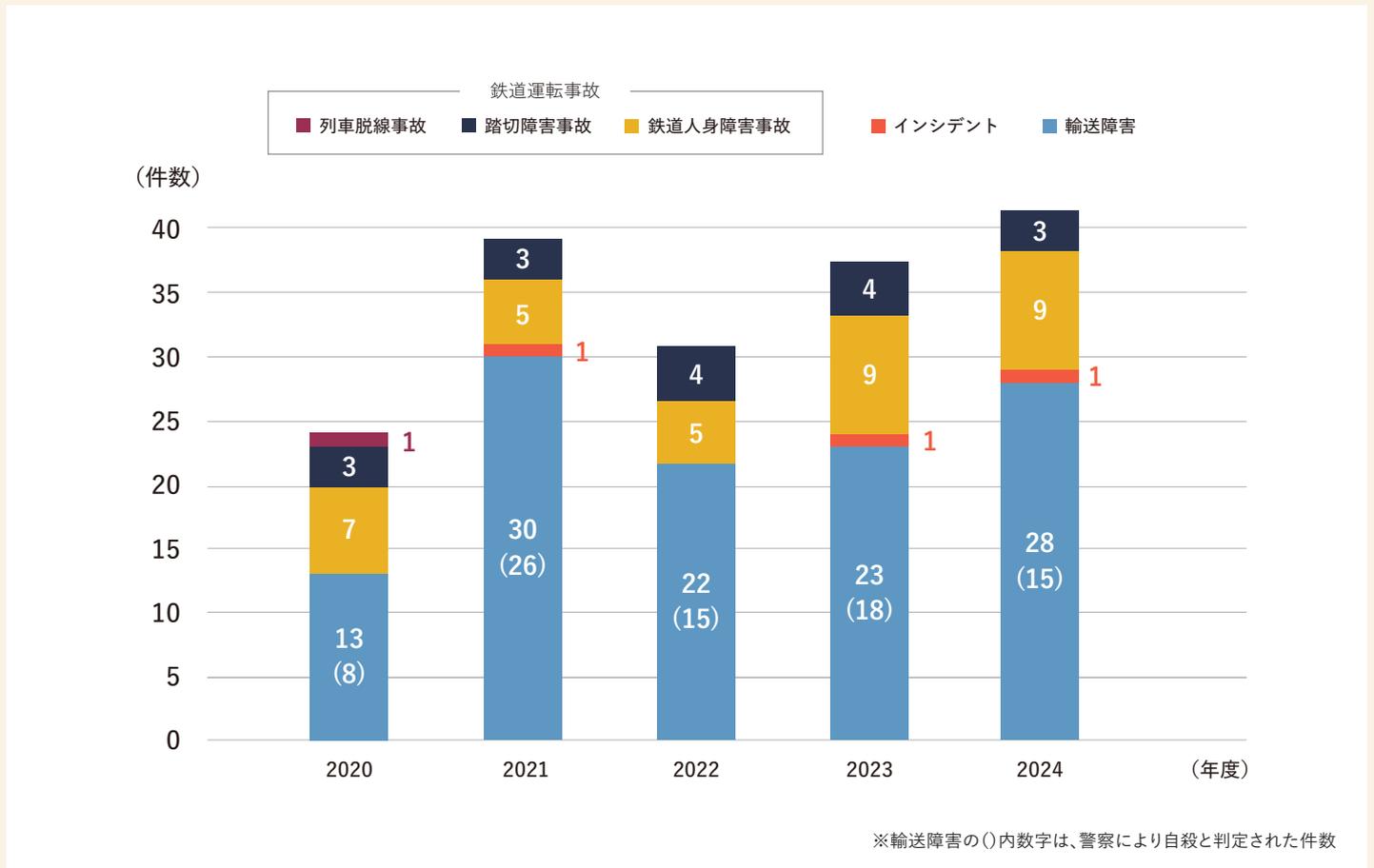


社長の添乗

03 鉄道事故等の発生状況

発生件数

過去5年間の鉄道運転事故、インシデント、輸送障害などの発生状況は以下の通りです。



01 鉄道運転事故の発生状況

鉄道運転事故とは、法律により国土交通省に報告することが定められている事故のことで、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、鉄道物損事故があります。2024年度は踏切障害事故が3件、鉄道人身障害事故が9件発生しました。なお、踏切障害事故は、すべて遮断された踏切への進入によるものでした。

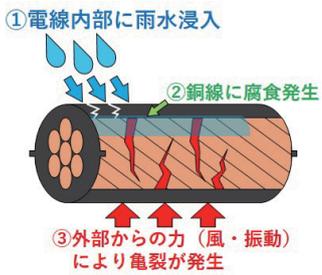
02 インシデントの発生状況

インシデントとは、鉄道運転事故には至らなかったものの、鉄道運転事故が発生する状況であったと認められる事故をいいます。2024年度は、定期検査時に発見した台車枠の亀裂(130mm)によるインシデントが1件発生しました。

03 輸送障害の発生状況

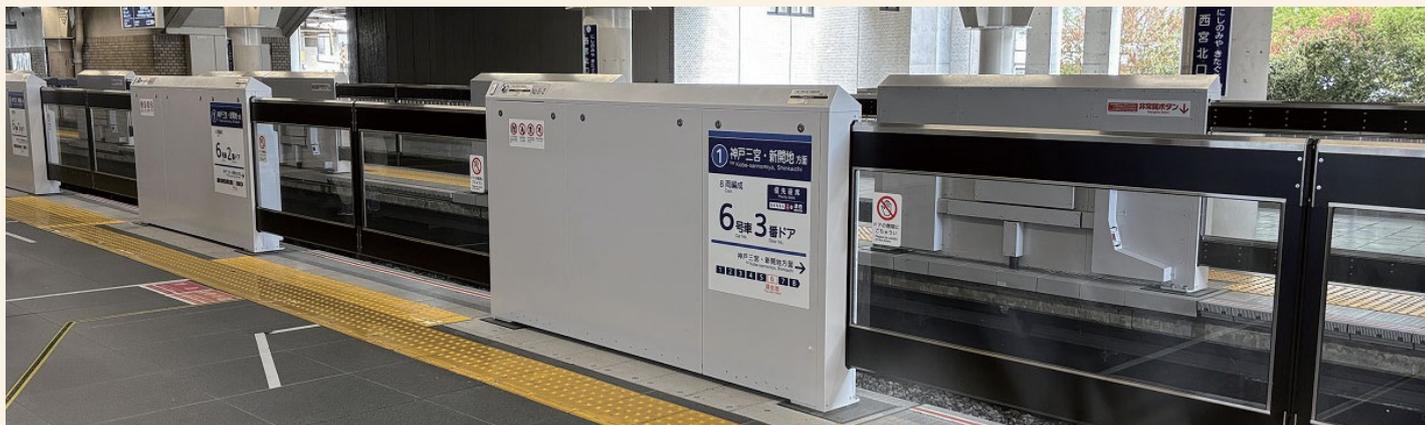
輸送障害とは、鉄道運転事故以外で、列車に運休や30分以上の遅れが発生した事態をいいます。2024年度の輸送障害は28件発生しています。そのうち15件は線路内への人の立ち入りが原因で、いずれも警察により自殺と断定されています。

主な輸送障害の概要

日時	2024年5月18日 13時10分頃
場所	神戸線 六甲駅～王子公園駅間
概況	<p>六甲駅～王子公園駅間において、信号高圧配電線(信号設備や駅などに電力を供給する電線)が断線して垂れ下がり、これに伴い六甲変電所～神戸変電所間で停電が発生し、神戸線の運転を見合わせました。現場に到着した電気係員が仮処置を行い、予備系統の高圧線(動力高圧線)を用いて駅や信号設備への送電を実施し、15時42分頃より順次運転を再開しました。同日夜間の作業では、断線した電線の接続および一部の張り替えを実施し、翌5月19日の始発より通常の送電方法に戻して運転を行いました。</p>
原因	<p>信号高圧線に使用している絶縁電線の接続箇所などから雨水が内部に浸入し、長期間にわたって腐食が進行しました。さらに、風や振動による外部からの力が加わり、腐食部分に亀裂が生じて断線に至りました。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start;"> <div style="text-align: center;">  <p>高圧線断線が発生した架線柱</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>垂下した高圧線</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>①電線内部に雨水浸入 ②銅線に腐食発生 ③外部からの力(風・振動)により亀裂が発生</p> <p>応力腐食割れの原理</p> </div> </div>
取組事項	<p>①高圧配電線の架設方式に関して、今回断線した箇所と同様の条件にある箇所について点検を行いました。具体的には、夜間作業にて電線の被覆を一部剥ぎ取り、内部の銅線の状態を確認しました。その結果、被覆内に雨水の浸入が疑われる箇所については、新しい電線への張り替えを実施しました。</p> <p>②高圧絶縁電線の施工標準を見直しました。これまでの施工方法では雨水が浸入しやすい箇所があったため、接続箇所など被覆を剥ぐ部分について、雨水が浸入しにくい施工標準へと改訂を行いました。</p>

04 安全運行のための設備と管理

1 ホームの安全対策



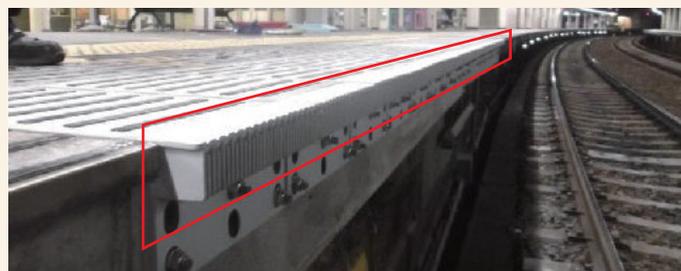
01 列車接近警告表示・警告放送装置

列車が駅に接近した時に、音声・音響・表示などにより、列車の接近をより明確にお客様にお知らせします。



02 くし状ゴム

列車とホームの隙間が広い乗降位置に設置することで、お客様の転落防止を図っています。



03 列車非常停止ボタン

お客様が軌道内に転落されるなど、緊急の場合にボタンを押すと駅直近の信号機を停止信号にし、運転士に異常を知らせるとともに、ATSブレーキを自動的に動作させます。また、ホーム上の警報ランプの点滅と、警報ブザーの鳴動により、乗務員や駅係員に対して異常の発生を知らせます。



04 CPライン・内方線付点状ブロック

CPラインは、視覚的・心理的にホーム先端部の危険性を認識していただき、ホーム内側への歩行を促すものです。また、点状ブロックには、ホームの内側を示すために内方線を設けています。



01 CPライン

02 内方線付点状ブロック

05 ホーム柵

当社では、鉄道駅バリアフリー料金制度を活用し、全駅にホーム柵(可動式または固定式)の導入を進めています。

可動式ホーム柵

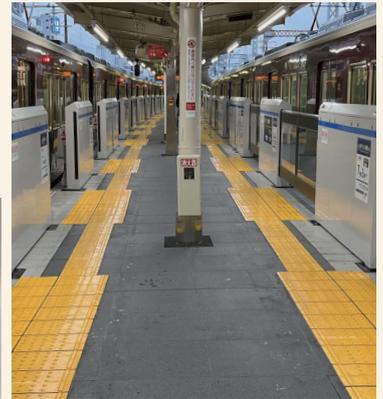
お客様のホームからの転落や、通過列車との接触を物理的に防ぎます。また、列車がホームにいるときはお客様の乗降状態を、扉が閉まった後は列車とホーム柵の間に取り残されたお客様がいないかを3Dセンサで検知して乗務員に知らせることで、安全性を高めています。

【設置駅】

- 十三駅 3・4・5号線(2018年度)
- 神戸三宮駅(2020年度)
- 春日野道駅(2022年度)
- 桂駅 2・3・4・5号線
- 蛍池駅
- 西宮北口駅 1・2・3・4号線

【2025年度設置予定】

- 石橋阪大前駅 1・2号線
- 川西能勢口駅 1・2・3号線
- 京都河原町駅 1・2・3号線
- 塚口駅 1・2号線
- 高槻市駅 3・4号線



センサ付きホーム固定柵(ワンマン運転線区)

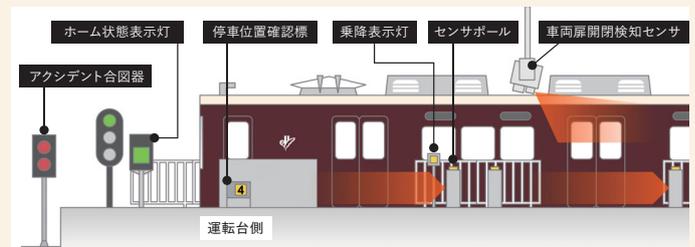
乗降口以外には固定柵を設置し、柵のない箇所に設けたセンサの検知状況に応じて音声警告を流すことで、お客様のホームからの転落リスクを低減しています。また、列車がホームにいるときは、お客様の乗降状態や閉扉後の扉付近にお客様がいないことをセンサにより確認して乗務員に知らせることで、安全性を高めています。

【設置駅】

- 今津線 西宮北口駅 5号線
- 阪神国道駅・今津駅
- 甲陽線 全駅

【2025年度設置予定】

- 箕面線全駅



お客様からのご質問にお答えします

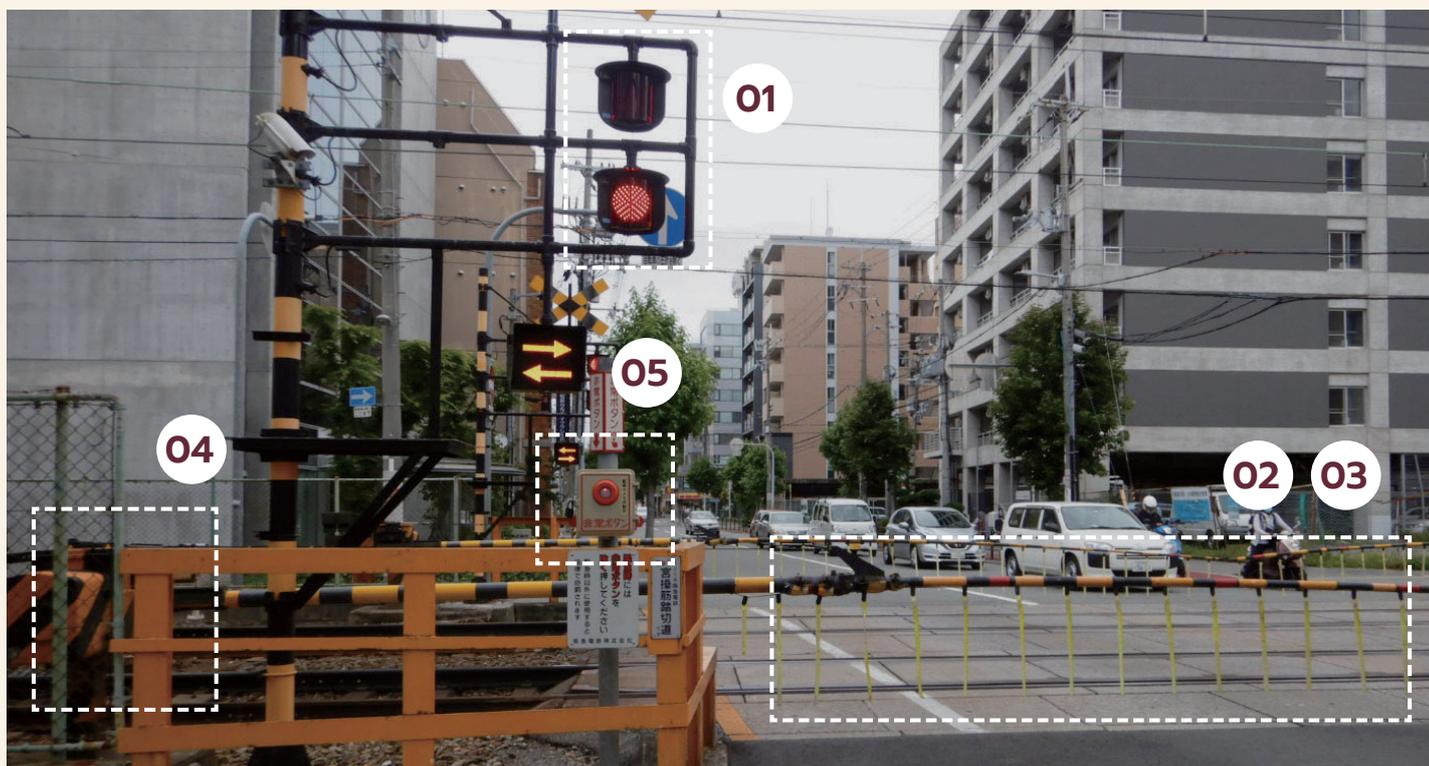


ホーム柵の全駅整備は2040年度末と聞いてるけど、現状の進捗はどうなってるの？



2024年度末の整備進捗率は約15%でした。今後、2030年度末には整備進捗率の目標を60%としています。

2 踏切の安全対策



01 全方位型・両面型せん光灯

踏切警報機の視認性向上を目的として、カラーユニバーサルデザイン対応の全方位型、両面型せん光灯の設置を進めています。

02 遮断かんタレ帯

全ての遮断かんに取り付けた帯状のもので、蛍光反射素材により踏切遮断状態の視認性を向上しているほか、遮断かん下のくぐり抜け行為の抑止を図っています。

03 スリット式遮断かん

歩行者が踏切内に取り残された際に、遮断かんが短い踏切においては、遮断かんが固く、持ち上げて退出することが難しいことから、容易に持ち上げて踏切外に退出しやすいように、簡単に折れ曲がり、復元するスリット式遮断かんを設置しています。



04 踏切未降下検知装置

警報を開始した後、一定の時間を経過しても踏切が遮断動作を開始していない場合、踏切直近の信号機を停止信号にすることで運転士に異常を知らせるとともに、ATSブレーキを自動的に動作させます。全ての踏切に導入しています。



05 踏切非常通報装置

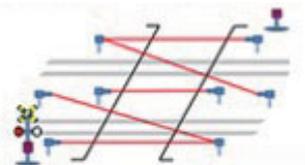
踏切における異常の発生を運転士に知らせるための設備です。異常を発見された方がボタンを押すことにより、踏切直近の信号機を停止信号にして、運転士に異常を知らせるとともに、ATSブレーキを自動的に動作させます。全ての踏切に導入しています。



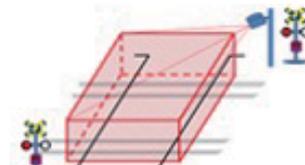
06 踏切障害物検知装置

踏切内に取り残された自動車を検知すると、踏切直近の信号機を停止信号にして、運転士に異常を知らせるとともに、ATSブレーキを自動的に動作させます。自動車が通行できる全ての踏切に設置しています。検知方式には、光電方式とレーザーレーダ方式があります。当社では、自動車の検知に限定された既存の光電方式から、人や車いすなども検知できる可能性のあるレーザーレーダ方式への更新を進めています。

光電方式（線検知式）



レーザーレーダ方式（空間検知式）



【2024年度末時点】26箇所に設置済み

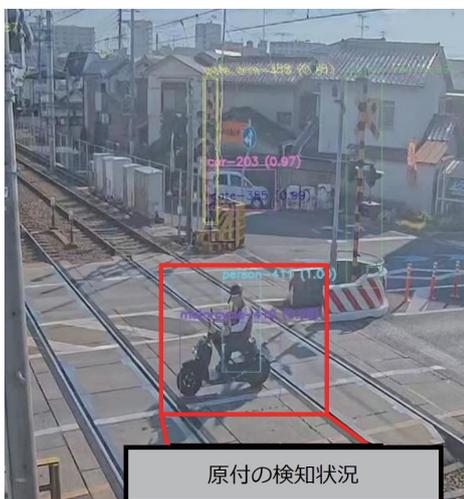
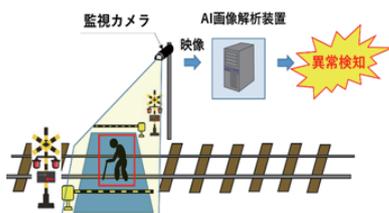


技術部 電気計画
課長 補佐

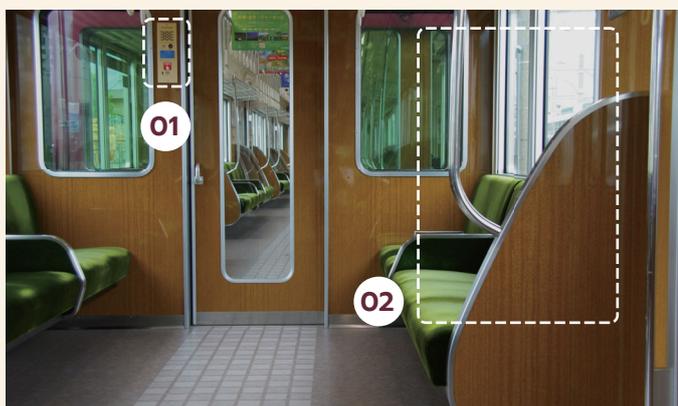
高齢化社会に向けた踏切の安全性向上を推進しています。

高齢者や車いす利用者等による踏切事故防止対策が喫緊の課題となっている現状を受け、当社の踏切では様々な安全対策に取り組んでいます。踏切の視認性向上対策として、全方位型・両面型せん光灯の設置を推進するとともに、踏切内に閉じ込められた歩行者の脱出を容易にするため、歩行者専用の踏切にはスリット型遮断かんを設置しました。また、従来の障害物検知装置よりも高機能なレーザーレーダ式障害物検知装置の整備も開始しました。さらに、踏切画像をAIで解析し、障害物等を検知できるシステムについても研究を進めております。踏切の技術は日進月歩で進化しており、新たな技術を取り入れる度に検証や調整に苦勞する部分もありますが、踏切を通行する全ての方の安全性向上を目指して取り組んで参ります。

踏切画像を活用した 障害物検知システム



3 車両の安全対策



01 非常通報装置

車内で急病人や非常事態などが発生した場合に、お客様から乗務員に通報できるよう、全車両に非常通報装置を設置しています。また、新造車両や大規模改造を行った車両には、直接、乗務員と通話ができる非常通話装置の設置を進めています。

02 大型袖仕切り・縦手すり

万が一の急ブレーキ時に、お客様の転倒等を防止するため、1000系及び1300系以降の車両では座席端部の袖仕切りを大型に改良するとともに、縦手すりを設置しました。

03 防護無線装置

脱線事故など反対線路を支障するような緊急時において、周辺の列車を停止させることで二次災害を防止します。乗務員が運転台に設置されたボタンを押すと、非常信号をのせた電波が発信されます。この電波を受信した周辺の列車では運転台でブザーが鳴動し、運転士が列車を緊急停止させます。

04 連結面間 転落防止装置

ホームのお客様が、誤って車両の連結部から軌道内に転落することを防止するため、車両の連結部には「連結面間転落防止装置」を設置しています。



05 車両の検査

列車検査、状態・機能検査

各車庫において、10日を超えない期間ごとに列車検査を実施し、ブレーキ装置、制御装置などの主要部分を点検します。また、3ヵ月を超えない期間ごとに状態・機能検査を実施し、各機器の状態や機能の動作を目視によってチェックします。



重要部検査、全般検査

正雀工場と各車庫では、4年または走行距離が60万kmを超えない期間のいずれか短い期間ごとに、主電動機、走行装置、ブレーキ装置など重要な装置の主要部分をチェックする重要部検査と、正雀工場では、8年を超えない期間ごとに車両全般をチェックする全般検査を実施しています。

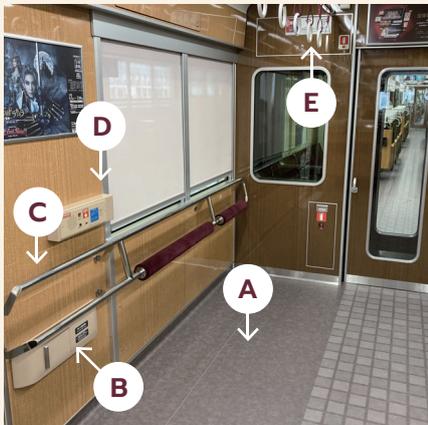


車両の新造および大規模改造

2024年度 2000系・2300系を導入しました。

新型車両では、安全性を向上させるため、各種設備を新設・改良しています。

- 01 お客様が座席から立ち上がりやすくするとともに、立っているお客様の安全性をより向上させるため、ロングシート座席中間部に握り棒を設置しました。
- 02 犯罪・迷惑行為の抑止や事故発生時の状況確認のため、車内防犯カメラ・前方カメラを設置しました。
- 03 事故発生時の被害を軽減するため、車体正面の強度やガラスの耐貫通性能を向上させました。
- 04 バリアフリー設備を充実させました。
 - ① 車いすスペースを拡大しました。(先頭車両のみ)
 - ② 車いす固定具を設置しました。
 - ③ 壁面の手すりを2段に変更しました。
 - ④ 非常通話装置を車いすスペース部に移設しました。
 - ⑤ 車いすスペース・優先座席付近の吊り手の高さ、色を変更しました。



既存車両の大規模改造工事を進めました。

当社では、既存車両の大規模改造工事を実施し、制御装置やブレーキ装置の更新、側引戸開閉予告装置の新設等により、安全性の向上を図っています。2024年度は、神戸線の8000系2編成、京都線の7300系1編成に対して実施しました。



お客様からのご質問にお答えします



新しい電車もあれば古い電車も走っているけど、安全上大丈夫なの？



ご乗車いただく電車は定期的に検査を行っており、10日、3ヶ月、4年、8年毎に外観検査をはじめ、各機器・装置の点検や分解整備をそれぞれの検査で実施し、機能保全を行っております。加えて車体や制御装置、ブレーキ装置、空調装置などの主要な機器や装置については、劣化する前に大規模改造や更新工事を行うことで、機能や安全性の維持・向上を図っています。また、不具合事象が発生すれば、調査・分析を行って対策案を立て、関係する全車両に水平展開するほか、他社の故障事例なども当社に置き換えて発生リスクがないか検討を行っており、古い電車であっても安心してご乗車いただけます。

4 施設・設備の安全管理

01 電気設備の検査

信号・通信・電力線路・変電所設備等

信号保安設備、踏切保安設備や列車無線などの保安設備は列車運行の安全を確保するために欠かせません。また、電力線路設備、変電所設備は電力会社から受けた電力を列車、信号機、踏切や駅などへ供給しており、いずれも昼夜問わず正常な動作が求められています。教育や訓練を積み重ねた社員が確実な点検を行い、輸送の安全を確保しています。



電気設備の検査や保守に使う車両

信通検測車

列車の安全運行を守る保安設備の検査(信号・踏切などのデータ測定、レールに流れるATS信号の測定)や補修時に使用します。



架線作業車

列車や駅設備などに電気を供給する電力線路設備の保守検査や補修時に使用します。



02 軌道の検査・軌道の強化

軌道の検査では、左右のレールの高さや間隔など、各部分の寸法が規定で定めている数値に対して異状がないかを1mm単位で確認します。また、レールやまくらぎ等の全ての軌道材料に問題がないかも、細かくチェックします。さらに定期的に線路巡視を行い、線路内の安全を確認します。軌道を管理する社員は、毎日多くの列車が走行する軌道を常に良好な状態に保ち、お客様に安全・安心な輸送と快適な乗り心地をご提供するために、縁の下の力持ちとして日々目を光らせています。また、安全性を向上させるため、分岐器では繊維補強したウレタン樹脂製の合成まくらぎへ更新を進めており、特にポイント部ではコンクリート製のまくらぎも導入しています。



軌道検査や軌道保守工事に使う車両

軌道検測車

軌道のゆがみや凹凸を高い精度で測定し、異状がないかを監視しています。測定されたデータは軌道の補修や更新作業に活用しています。



さくせい レール削正車

列車の走行安全性と乗り心地向上、レール寿命を延ばすため、変形したレール表面の凹凸や傷を削ることで、レールの状態を最適に保ちます。



マルチプルタイタンパー

列車の走行安全性を向上させ、走行騒音や振動を低減するため、道床バラスト(まくらぎの下の碎石)をつき固めて、軌道のゆがみを整備します。





技術部 機械工事係長

マルチプルタイタンパーの更新を行いました。

1969年に導入された初代から数えて8台目の機種としてPlasser&Theurer社製09-16を導入しました。国内装備品の取付、調整、機械オペレーターの教習を経て、2024年6月にメーカーより引渡しを受けました。

新型は新機構の搭載や各種自動化により、作業の効率化、作業員の負担軽減、安全性の向上を図ることができました。これにより更なる乗り心地の向上を目指して、軌道の保守作業を行ってまいります。



03 構造物の検査

2年に一度全ての構造物を点検する通常全般検査、20年に一度の特別全般検査、その他適宜行う随時検査などがあります。線路を支えている土木構造物は高架橋、橋梁、盛土、トンネルなど様々ですが、これらの構造物は常に列車が安全に走行できる状態に保たなければなりません。したがって、各種検査を通じて発見した変状・異状については、順次補修工事を行っています。また、構造物の下を人や自動車が通行する場所などでは、特に落下物にも注意して検査と対策を行っています。

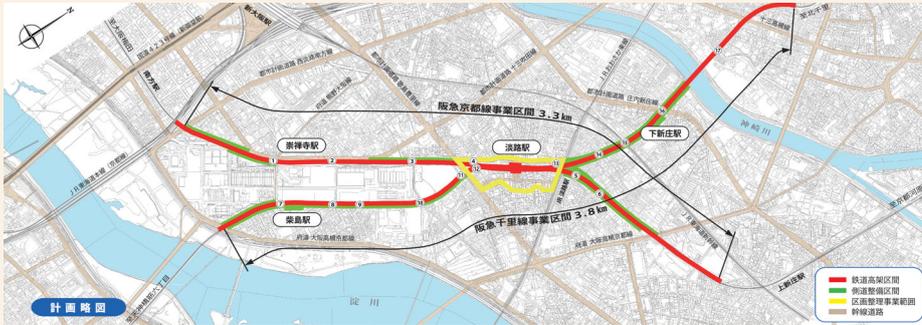


04 土木施設や車両の老朽化対策

高架橋やトンネル等の土木構造物の老朽化については、構造物の異状により列車をご利用のお客様や通行の方に影響がないよう、定期的な検査を確実に実施するとともに、落下物を防止するための対策工事を進めています。車両の老朽化についても、車両の新造だけでなく大規模改造工事を順次実施して車両の若返りを図るとともに、特に重要部位である台車枠については、工場での重要部検査・全般検査時に磁粉探傷検査を行い、き裂などの不具合を早期に発見し、補修を行うなど必要な対応を行っています。

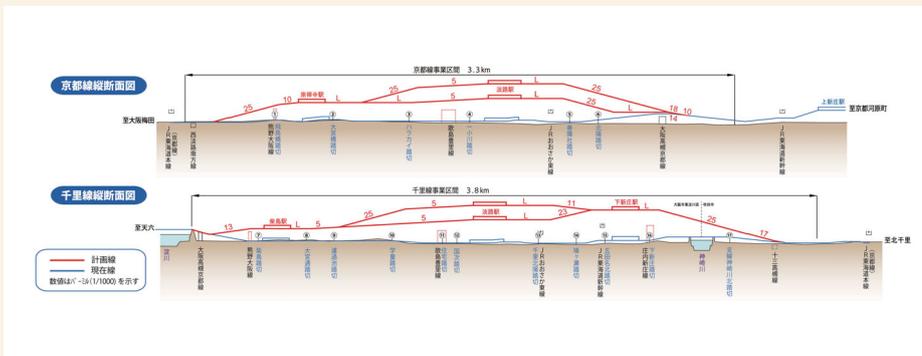


立体交差事業の推進



淡路駅付近連続立体交差化工事を進めています。

京都線・千里線淡路駅付近における連続立体交差化工事を進めています。事業延長は7.1kmで、淡路駅、崇禅寺駅、柴島駅、下新庄駅の4駅を高架化して、17箇所の踏切を廃止する予定です。



2024年度の主な進捗は以下の通りで、躯体工事や仮線切替工事などの工事を進めています。

- 淡路駅部の高架橋躯体やホーム、外壁工事を施工中です。
- 下新庄駅付近において、仮下り線(淡路方面行の線路)の切替工事を行っており、引き続き仮上り線(北千里方面行の線路)の切替に向けた準備工事を進めています。



淡路駅部



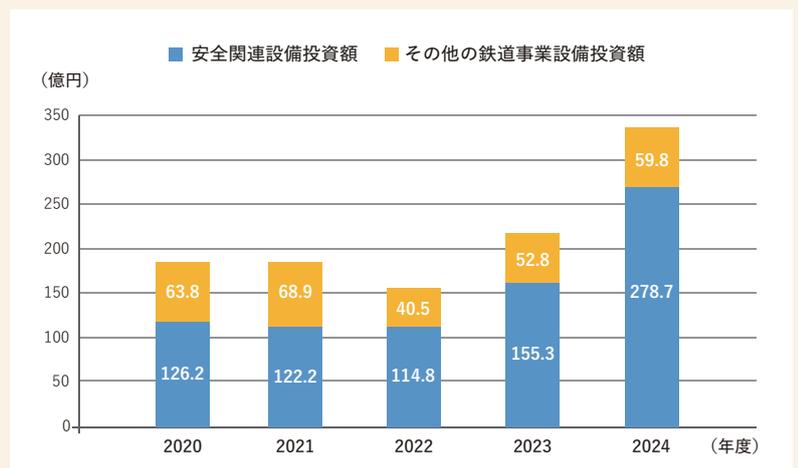
仮線切替工事状況

5 設備投資

踏切の安全対策、車両の更新・改造、安定輸送など安全・安心を目指した投資

安全に関する設備投資

過去5年間の安全に関する設備投資は右表のとおりです。



05 安全運行のための人財育成

1 教育訓練

01 南海トラフ地震の発生を想定した避難誘導訓練及び施設の復旧訓練

2024年11月、宝塚線平井車庫において、南海トラフ地震の発生に備える訓練を実施しました。列車が駅間の津波浸水予想区域で停止する場面を想定し、お客様を付近の踏切道まで避難誘導する訓練には、車いすご利用の方や近隣の小学生にも参加していただき、避難の方法を検証しました。また、地震により傾斜した架線柱や踏切障害物検知装置、大きく変位した軌道や脱線した車両の復旧に関する技能習熟訓練を実施しました。



技術部
建築・設備担当

避難誘導訓練で学んだ協力の大切さ

避難誘導訓練にお客様役として参加し、実際の緊急時にはパニックになってしまう方や、手助けを必要とする方がいることを実感しました。特に、電車から一斉に降りる際には、その高さから一時的に不安を感じましたが、周囲の声掛けによって安心して降りることができました。今後は、自分自身も冷静に行動しつつ、小さなお子様やお体の不自由な方へ気を配り、困っている方に積極的に声をかけて手助けできるよう心掛けたいと思います。

↓訓練の様子はホームページでご覧いただけます。
<https://www.hankyu.co.jp/story/anzen/training/report01.html>

02 作業車を用いた異常時対応訓練

2024年7月、架線作業車の車軸1軸が折損し、保線作業車を連結して救援するという想定訓練を電気・車両・保線部門が合同で実施しました。



04 技能競技大会の実施

トラブルの対応には熟練した技能を有した係員が不可欠であるため、定期的に各線係ごとに技能を競う大会を実施し、技術の向上に取り組んでいます。



03 レール折損時の応急復旧訓練

敷設しているレールが折損した場合に、安全かつ速やかに運転を再開するため、折損したレールを繋ぐ応急復旧訓練を実施しています。2024年11月には、新しい工具を用いて、折損したレールを応急用継目板で繋ぎ合わせる訓練を行いました。



05 地下線内への雨水流入を防止する訓練

2024年7月、京都線西京極駅~西院駅間中道踏切道(地下線入口)付近において、大量降雨時の地下線内冠水を防止するための止水板設置訓練を実施しました。本訓練は4年毎に実施しています。



06 沿線の各消防署との合同訓練

2024年6月、宝塚線平井車庫において、豊中市、高槻市、箕面市、吹田市、池田市、茨木市、摂津市、島本町、川西市、猪名川町、伊丹市、宝塚市、尼崎市の各消防本部と合同で、救助活動中の安全対策や車両の知識について勉強会を開催し、勉強会終了後には、合同で事故復旧訓練を実施しました。



08 過去の事故や災害を学ぶための安全考学室

2009年5月、運転士や車掌などを育成する教習所に、過去の事故を学ぶ「安全考学室」を設けて教育を行っています。2017年11月に有責事故の根絶をテーマとして、全面的にリニューアルを行いました(2025年度には異常時対応能力向上をテーマとしたリニューアルを予定しています)。



07 社員を対象とした安全講習会・安全セミナーの開催

輸送の安全をテーマに、社外から講師を招き、講演会やセミナーを開催しています。社員の安全意識の高揚を図り、安全重点施策とした「3H(初めて・変更・久しぶり)」について理解を深めるため、ANAビジネスソリューションによる教育を実施しました。



09 社員の技術向上の取組

お客様に質の高いサービスをご提供するため、各部門で、運転業務研究発表会、保線技術研究発表会、変電技能競技大会、作業用機械脱線復旧訓練、車両技術審査会などを行い、社員の技術のより一層の向上に取り組んでいます。



2 乗務員の養成と資質管理

01 乗務員の養成

当社には、国土交通大臣の指定を受けた動力車操縦者の養成所として教習所があり、運転士・車掌の職務に必要な知識や技能の教育を行っています。



運転士は養成後も定期的(半年、1年、3年、5年、10年)に復習教育を行い、平時、異常時の運転に関する知識と技能の維持向上に努めています。車掌も同様に定期的な復習教育を行っています。



運転シミュレータを用いた異常時対応教育

運転士

車掌から運転士見習への転用試験

学科講習(約4ヵ月)学科修了試験

技術講習(約5ヵ月)技術修了試験

免許交付(動力車操縦者運転免許)

車掌

駅係員から車掌見習への転用試験

学科講習(約1ヵ月)学科修了試験

技術講習(約2ヵ月)単独作業確認試験

車掌として単独作業

02 睡眠時無呼吸症候群(SAS)対策を行っています

列車を運転する全ての係員が、定期的スクリーニング検査を受けています。精密検査で治療が必要と診断された者は、医師による治療を受ける体制をとっています。



03 乗務前にアルコールチェックを行っています

列車を運転する全ての係員は、乗務前の出勤点呼において、アルコールチェッカーを使用して、酒気を帯びていないことを確認しています。また、監督者が対面点呼を行い、健康状態を確認しています。

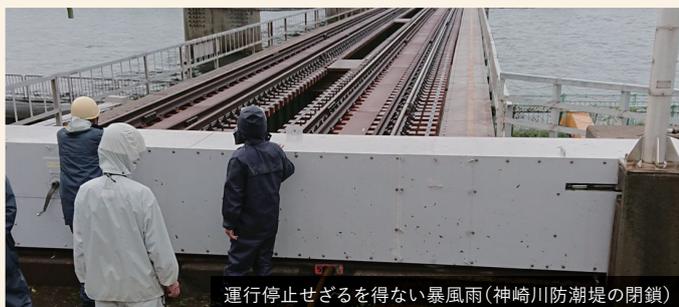


06 防災体制と緊急事態への備え

1 自然災害への備え

01 暴風雨への対応

沿線に設置した雨量計や風速計、水位計などの情報、気象庁および民間の気象情報会社の気象情報をもとに、徐行や運転停止を判断し、安全を確保します。また、状況に応じて巡回点検などにより沿線の安全確認を行っています。台風等の影響により運転停止が長時間見込まれる場合には、計画運休を実施しますが、事前にお客様にご案内することで混乱の発生抑止に努めます。



線路盛土の崩壊を防止する工事を実施しました

2024年度は、京都線の計3箇所(南茨木~茨木市間、茨木市~総持寺間、長岡天神~西向日間)において、線路盛土の崩壊を防止するため、雨水の流入防止や表層のすべり防止などの対策工事を実施しました。今後も同じような危険性の高い箇所について、対策工事を実施していきます。



02 河川氾濫への対応

車庫に留置する車両への浸水を回避するため、車両の避難手順を2020年度に策定しました。加えて、民間の気象情報会社の河川氾濫情報と一部行政機関のシステムを活用できるよう備えています。また、一部の電気転つ機について、耐水型電気転つ機への更新を2024年度は7台実施しました(2025年度の計画11台)。

03 地震への対応

緊急地震速報システムにより、震度4以上の地震が予測される場合、列車無線で自動的に緊急停止を指示します。その後は地震計データを活用し、区間ごとに列車運行を規制します。また、鉄道総合技術研究所の「鉄道地震被害推定情報発信システム」を導入し、被害の早期確認と復旧作業の迅速化に向けて備えています。



Topics 大阪北部地震の反省より

2018年6月18日に発生した大阪北部地震では多くの列車が駅間に停車し、お客様に列車から歩いて線路外へ避難して頂きました。この時の反省を活かして運転規制の方法について見直し、少しでも安全を確認できる区間は徐行で最寄り駅まで列車での避難ができるように取扱いを見直しました。



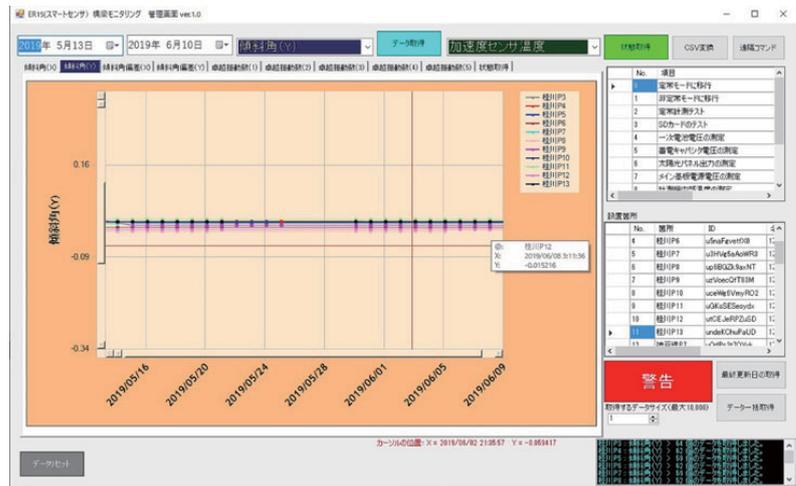
高架橋の耐震補強工事を進めています

柱を四方から補強鋼板で覆う、柱の一面に鋼板を当てるなど、状況に応じた工法を選択しています。2024年度は、大阪梅田駅~十三駅間、園田駅、池田駅、茨木市駅、高槻市駅の高架橋柱について工事を進めました。



04 早期運転再開に向けた被害状況把握の迅速化

鉄道総合技術研究所が開発した橋梁の状態監視システムを、新淀川橋梁と桂川橋梁に導入しています。地震や河川の増水時などに、これらの橋梁・橋脚が安全であること、あるいは被害状況を早期に遠隔で把握できるようにしています。



05 大雪への対応

分岐器が転換する際、積雪や凍結が原因で転換不良が発生しないよう、分岐器付近の雪を融解するために融雪器を設置しています。寒波が予想される際は早期に警戒態勢をとり、融雪器を使用することで分岐器の動作不良を未然に防ぎ、列車が駅間に立往生しないように対応します。融雪器には、点火式融雪器と電気融雪器の2種類があります。

点火式融雪器

現地で給油、着火し、レールを温めます。



電気融雪器

遠隔で起動、発熱し、レールを高温に保ちます。



電気融雪器の増設

一度あたりの降雪量が増加の傾向にあることから、桂駅他に電気融雪器を増設しました。

2023年度

- 桂駅に21箇所増設

2024年度

- 桂車庫に18箇所増設

2025年度

- 嵐山線に4箇所増設予定



技術部 神戸線検車係長

双方向の情報伝達が可能なウェアラブルカメラシステム導入を担当して

緊急事態発生時は、現場の状況を迅速に情報伝達することが必須となります。2020年に神戸線の踏切で発生した車両と自動車との接触による脱線事故では、復旧現場から携帯電話を使用し、指令所や本社に動画配信を行いました。その振り返りの中で、撮影時の大きなブレや操作性等の課題が挙がりました。課題解決に向けて、様々な動画配信システムを調査した結果、緊急時にも容易に操作でき、加えて現場と指令所や本社間で双方向に会話することができる高性能なウェアラブルカメラシステムを導入しました。引き続き、大規模災害や緊急事態を想定した情報伝達訓練を実施し、緊急事態に備えていきます。



複数箇所の同時視聴

2 テロや傷害事件への対応

第三者行為（テロ等）によって、社会的影響が極めて大きく、重大な事態が予想される場合や、その予告があり継続した警戒が必要と認めた場合、あるいは不審物・不審者が発見され、それらにより被害が発生した場合には、巡回点検の強化や警察との連携強化など、そのレベルに応じた対応を行います。

01 駅防犯カメラ

全駅のホーム、コンコースには約1200台の防犯カメラを設置しています。



02 車内防犯カメラ

列車内のセキュリティを強化するため、列車の一部に防犯カメラを設置しています。



03 防犯盾

過去に鉄道車内で発生した殺傷事件等を踏まえ、列車内や駅に防犯盾を配備しています。



04 警察との合同訓練

2025年2月、曾根崎警察と合同で車内傷害事件への対応訓練を行いました。同様の訓練は、各沿線の警察署と年間を通して実施しています。



3 駅間避難の円滑化

01 新淀川橋梁における避難誘導対策の推進について

万が一橋梁上で列車が停止した場合に、お客様がより安全に避難できるよう、新淀川橋梁の神戸線・宝塚線の線間に通路を設置しています。京都線は線路際に避難通路を設置しています。



02 災害時などのお客様避難誘導における社員の取組について

災害時等駅間での停車列車から、円滑にお客様の避難誘導を行うため、通勤途上などで車内や駅などに居合わせた社員は、関係者であることを示すワッペンを使用し、支援活動を行います。



03 災害や事故などで駅間停止した際に、避難方向を判断しやすいように避難看板を設置していきます

災害や事故などで列車が駅間で停車した場合に備え、駅間の架線柱などに、駅や踏切までの距離を示す避難看板を設けます。避難誘導する社員の目安になること、社員が避難誘導できない最悪の場合にもお客様が避難する方向がわかるようにするためです。2026年度には全線に整備する予定です。また、南海トラフ地震を想定した津波浸水区域には、専用の看板を設置することで、津波が来る可能性も表記します。



避難看板のイメージ(左から2番目は津波浸水区域のもの)



蓄光式のシートを使用しており夜間でも光を反射して見えやすくしています。

07 お客様、沿線にお住いの皆様とともに

1 阪急電鉄からのお願い

01 車内でトラブルが発生した場合

万が一、車内でトラブルが発生した場合には、お客様の安全を確保するため、非常用設備をお客様ご自身で取り扱っていただくことがあります。

非常通話装置・非常通報装置

全ての車両に非常通話(通報)装置を設置しています。非常通話装置はボタンを押下すると、乗務員と通話することができます。非常事態が発生した際には、乗務員に状況をお伝えいただけますようお願いいたします。非常通話装置等の位置につきましては、平素よりご確認いただければ幸いです。



※なお、通話機能のあるものと、通話機能の無い非常通報装置があります。

非常用ドアコック

緊急時に車内から脱出するための設備として、非常用ドアコックを設置しています。ドアコックを引くと、ドアを手で開くことができます。

《取扱の注意》

走行中は操作しないで下さい。みだりに車外へ出ると危険ですので、係員の指示に従ってください。



消火器

全ての車両に消火器を配備しています。非常の際にはご使用ください。



02 ホームで緊急事態が発生した場合

可動式ホーム柵非常用ボタン

非常用ボタンを押下すると、可動式ホーム柵を手で開けることができます。万が一、お客様が可動式ホーム柵と車両の間に取り残されるなどの状況となった場合、ご使用ください。



列車非常停止ボタン

お客様が軌道内に転落されるなど、緊急の場合にはボタンを押してください。



03 踏切道で緊急事態が発生した場合

踏切非常通報装置

遮断した踏切に歩行者の方や自動車等が取り残されるなど、緊急の場合にはボタンを押してください。



2 事故を防止するための安全啓発活動

01 沿線の小学校における安全啓発活動

沿線の小学校を訪問して、踏切の仕組みや正しい渡り方、ホームで電車を待っている時の注意点、車内でのマナー等に関する安全啓発活動を実施しています。



02 踏切事故防止キャンペーン

ドライバーや歩行者に対して安全確認の協力を呼びかけて啓発グッズをお渡しするなど、直前横断、無謀通行、運転操作の誤り等に起因する踏切事故の防止に取り組んでいます。



3 異常時の情報発信

01 情報発信体制の強化

- ホームページのアクセス容量を増強して、異常時にはいつでも安定した情報提供ができるように努めています。
- 阪急沿線アプリでも運行情報を発信しています。

02 発信する情報のタイミングと内容

現在の運行情報だけでなく、運転再開見込みがイメージしやすいように運行の見込み情報などをタイムリーに発信しています。自然災害発生時、計画運休を含む情報配信を実施します。

運転見合わせまで

- 運転本数間引き（走行している種別を明確にして配信）と運転見合わせ予告、運転見合わせ区間拡大予告（雨量による規制時）などを配信します。
- 台風到来時には、2日前頃から運転見合わせの可能性などの情報を配信します。

運転見合わせ中

- 運転再開の目途が立たない旨、運休中の対応内容（試運転列車で点検中、運転再開見込み時間）、翌日の運行予定（平常通り運転、翌日も影響が出る可能性）などを配信します。

03 異常時における訪日外国人への情報発信

携帯情報端末の活用による多言語対応などの取組を推進しています。
各運行情報配信手段の多言語化を実施しました。

日・英・中・韓	ホームページ、公式X、駅自動放送、お客様ご案内ディスプレイ、車内自動放送、車内案内表示器
日・英	行先表示器のテロップ

- 車掌の携帯情報端末に搭載したアプリ (AmiVoice) を活用して、車内放送による運行情報のご案内 (運転見合わせ時) を、多言語 (日・英・中・韓) で行っています。
- 2020年3月より、通常時ならびにダイヤ乱れ時における、多言語 (日・英・中・韓) での運行情報のご案内が可能な多言語放送装置の導入を開始し、順次、車両への設置工事を進めています。
- 2020年度より、輸送障害が発生した際に、車内の案内表示器を用いて、運行情報の配信を開始しました。

多言語放送装置の操作器 (運転室内)



輸送障害時等における車内案内表示の例

 **この電車は次の駅で運転を見合わせます。**
原因：台風
This train will suspend the operation at the next station.
Cause : Typhoon

 **乗務員の指示があるまで車外には出ないでください。**
Please do not get out from the car without instructions of the crew.
在乗务员发出指示前，请不要前往电车车外。／在乘務員指示之前，請勿下車。
승무원 지시가 있을 때까지 차 밖으로는 나오지 마십시오.

介助予約システム「PA パッセンジャー」

駅係員による乗降時のサポートについて WEB で事前に予約するサービスを4月24日から開始しました。

阪急電鉄線内の87駅での乗降時が対象で、ご予約の際、WEB上でご乗車予定の電車やサポート内容を入力することで、その情報が駅係員専用のアプリに自動的に連携されます。駅係員の派遣やサポートの準備等を円滑に行えることから、お客様により安心してご乗車いただけるようになりました。



車いすをご利用のお客様をサポートする様子

阪急アプリ 配信中

遅延・運休情報をプッシュ通知でタイムリーにお知らせ！
下記からは是非ダウンロードください

※QRコードは株式会社デンソーウェーブの登録商標です。



ダウンロードはこちら

Youtube 阪急電鉄公式ch 配信中

阪急電鉄の鉄道事業に関する情報を発信する公式YouTubeチャンネルです。ぜひ、一度ご覧ください！



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神電車と、阪急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。阪神電気鉄道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/>

