

HANKYU Safety Report

安全報告書 2026



LONG LIFE
DESIGN 2022

安全報告書2026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ご理解とご支援を賜り、誠にありがとうございます。

昨年度は大阪・関西万博が開催されましたが、当社も大きな輸送障害や事故を起こすことなく輸送サービスを安定的に提供することができました。国内外から関西を訪れた多くの皆さんに当社線をご利用いただき、改めて深く感謝申し上げます。

鉄道事業を取り巻く環境は、ここ数年言われてきた、気候変動の影響による自然災害の激甚化・頻発化や、生産年齢人口の減少に伴う労働力不足に加えて、国際情勢も非常に不安定な状況になっており、エネルギーや石油関連商品の価格高騰や調達難も懸念されるなど、先行きがますます不透明になっています。しかも、デフレからの脱却も進む中で工事費などが高騰し、従来の延長線上に立った考え方では対応が難しくなりました。当社としては、このような状況においても、お客様に安全・安心な輸送サービスを安定的に提供し続けることが、公共交通機関としての最も重要な使命と重く受け止め、これらの環境変化に迅速に対応すべく、引き続き努力を重ねてまいります。

2025年度は、南海トラフ地震をはじめとする大規模自然災害への備えとして、駅・高架橋等の耐震補強や土砂災害対策といった沿線の強靱化や防災・減災対策を引き続き推進いたしました。また、施設・車両の老朽化に起因した事故・トラブルを未然に防ぐため、計画的な更新・改良を実施しております。加えて、すべてのお客様に安心して鉄道をご利用いただけるよう、「鉄道駅バリアフリー料金制度」を活用し、ホームの安全性向上を目的としたホーム柵整備などのバリアフリー施策を加速しております。特に、インフレ下にあっては、これらの施策をいかにスピードアップして実現できるかが非常に重要であり、その対応については大きな課題として検討をさらに進めます。

当社では、安全・安心な輸送サービスを将来にわたって提供し続け、『有責事故ゼロ』を継続するために、「設備」と「人」への投資を両輪で進めていくことを何より重視しております。設備については先ほど申し上げた通りですが、人材育成に対する投資も全社的に積極的に行っており、優秀な人材の確保・育成にむけた取組は今後もさらに強化いたします。特に、少子高齢化に伴う労働力不足はもちろん、世代交代を進めながらも技術を着実に継承するといった課題への対応が求められる中、AIやデジタル技術の活用による業務の効率化は不可欠ですが、この取組を通じて産み出された時間を活用し、社員が安全について深く考え、議論できる環境を今まで以上に整えるとともに、社員に対する教育・訓練の充実や、ベテラン従業員の技術・技能の継承を進めます。さらに、直接鉄道事業に携わる社員一人ひとりが常に安全を心掛けるように意識づけていくことは当然ですが、経営管理部門を始めとする後方部門のスタッフに対しても、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さらに進め、万が一のときには、お客様の安全のために、現場の社員に協力できる体制を一層強化します。

当社はこれからも、「安全はすべてに優先する」という揺るぎない信念のもと、今までも、そしてこれからも全社一丸となって『有責事故ゼロ』の継続の達成を目指してまいります。

この安全報告書は、鉄道事業法第19条の4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、安全方針、安全目標 ● 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 ● 事故やトラブル等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 ● 主な輸送障害等の概要	
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	P19-22
	● 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	P23-26
	● 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	P27-29
	● 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

2026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～

2026年度安全目標

「有責事故ゼロ」の継続

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

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、適切な処置を取り、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。

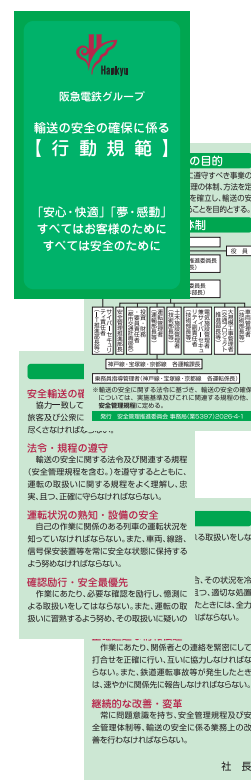
継続的な改善・変革

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。

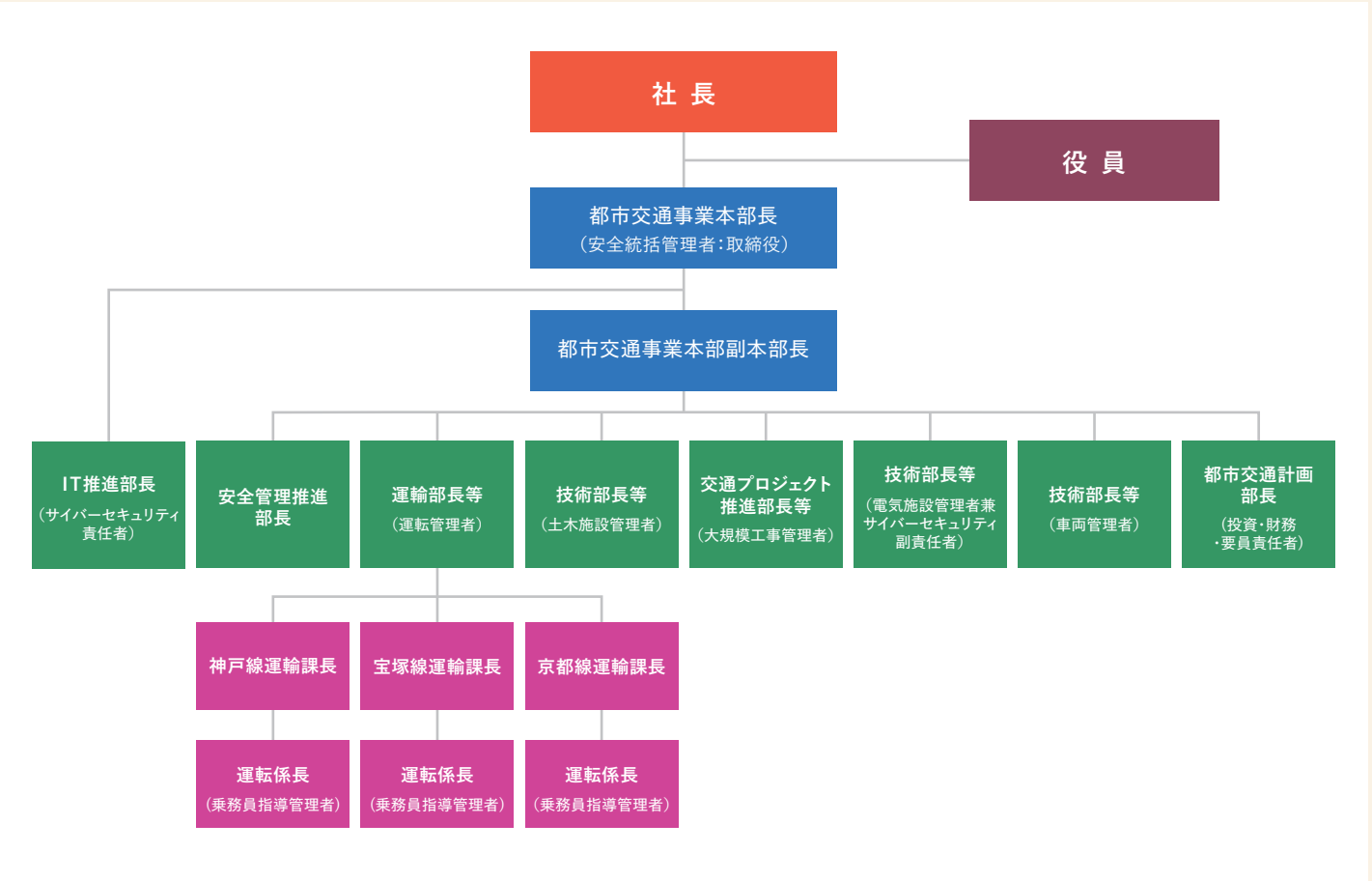


02 安全を守る仕組み

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。

鉄道は、重要インフラ事業者としてサービスの継続性を維持しなければなりません。サイバーセキュリティを確保する体制を強化すべく、2026年4月1日付けの鉄道事業法施行規則改正に伴い、サイバーセキュリティ責任者ならびに副責任者を新設しました。

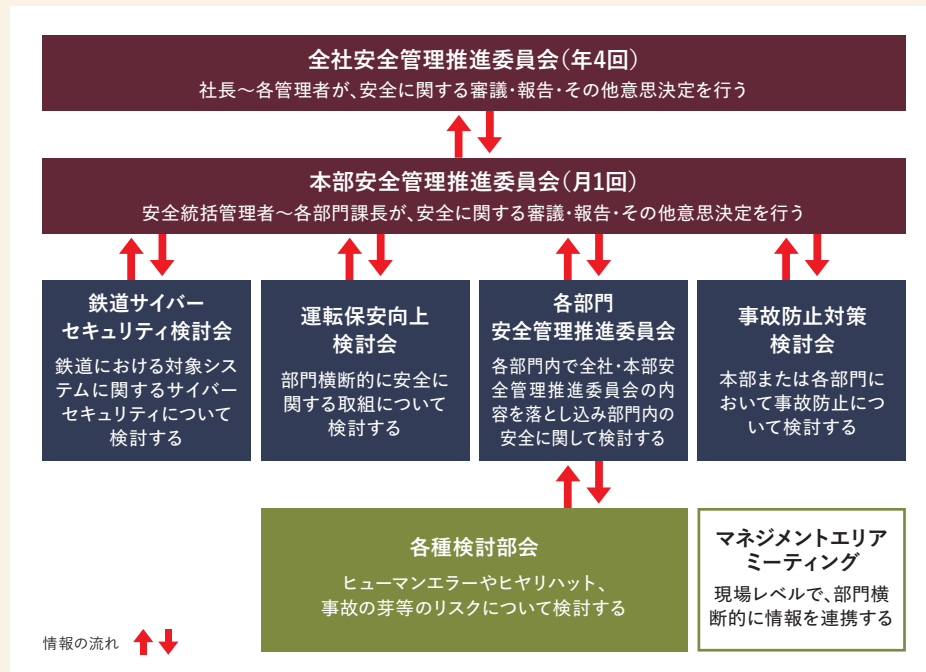


社長	輸送の安全の確保に関する最終的な責任を負う。
安全統括管理者 ☆	輸送の安全の確保に関する業務を統括管理する。
運転管理者 ☆	安全統括管理者の指揮の下、列車の運行、乗務員の資質の保持、その他運転に関する業務を統括管理する。
乗務員指導管理者 ☆	運転管理者の指揮の下、乗務員の資質の保持に関する事項を管理する。
他の管理者及び責任者	安全統括管理者の指揮の下、各部門において、輸送の安全確保に支障を及ぼさないよう担当施設などを維持管理する。

☆ は、国土交通省が定める選任が義務付けられる責任者

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検討会を開催します。

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)活動が続けています。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、一つひと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。

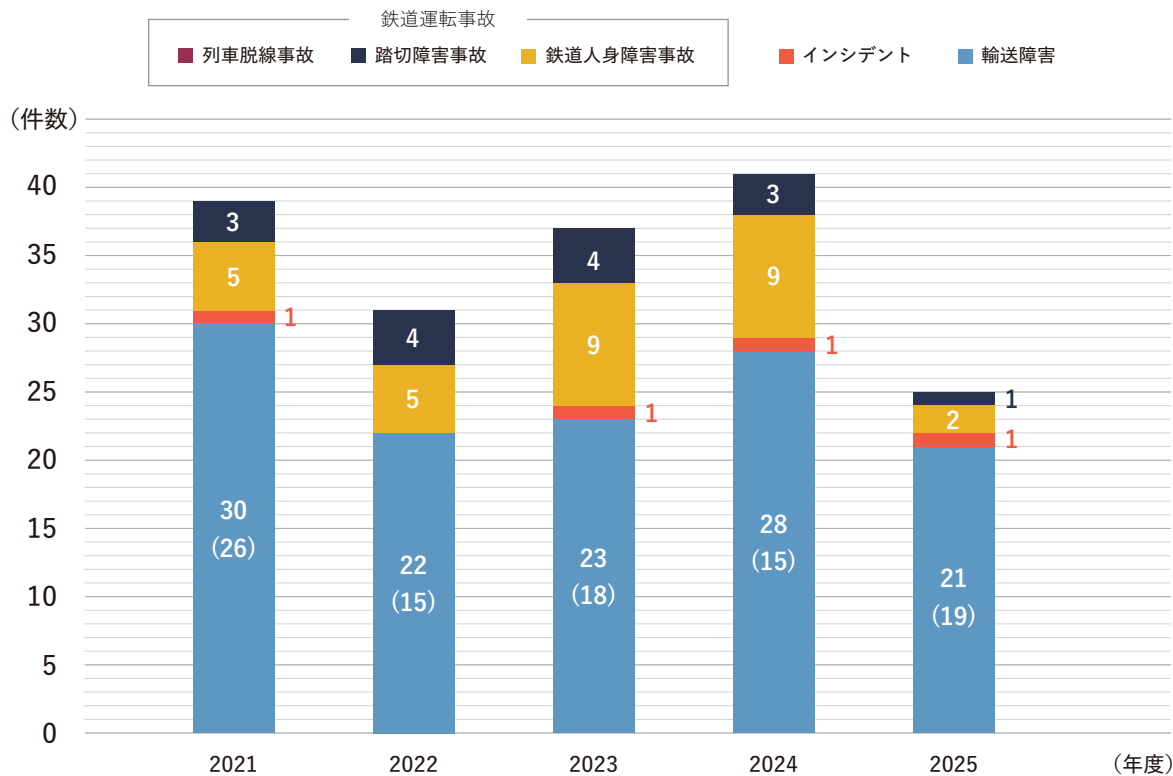


社長の添乗

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。



※輸送障害の()内数字は、警察により自殺と判定された件数

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。2025年度は踏切障害事故が1件、鉄道人身障害事故が2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。2025年度は、踏切無遮断によるインシデントが1件発生しました(P9参照)。

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。2025年度の輸送障害は21件発生しています。そのうち19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。

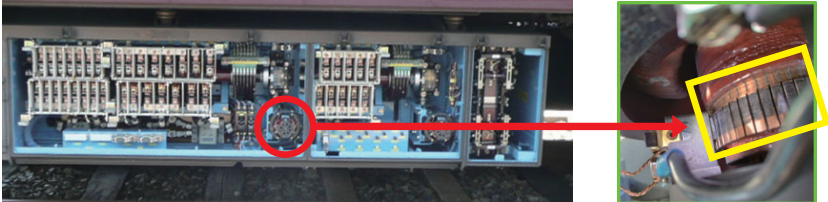
甲陽線 学校道踏切道における踏切無遮断（インシデント）の概要

日時	2026年2月5日 5時39分頃
場所	甲陽線 苦楽園口駅～夙川駅間 学校道踏切道
概況	● 5時39分頃、担当運転士が、苦楽園口～夙川駅間久出川踏切道が動作していないことを認め、同踏切道手前に停止して、運転指令に報告しました。 ● 事後、列車前方カメラ映像を確認したところ、久出川踏切道より苦楽園口駅方の学校道踏切道において、当該列車通過前（約5秒前）に踏切動作反応灯が消灯、降下していたアームが上昇を始め、アームが完全上昇した状態で同列車が通過していることが確認されました。 ※ 当該列車の前方カメラ映像より、夙川～甲陽園駅間の踏切道は全部で9踏切道があり、当該の2踏切道を除く7踏切道は正常動作していたことを確認しています。
原因（推定）	● 当該列車が苦楽園口駅の出発信号機を越えることで、学校道踏切道及び久出川踏切道の踏切が鳴動を開始する制御回路となっていますが、何らかの要因で学校道踏切道手前の軌道回路区間で、車輪とレールとの接触において一時的に電気が流れない状況が発生し、踏切警報動作を保持（継続制御）できなくなったものと思われます。 （短絡不良の原因はレール踏面への付着物と推定されますが、詳細は調査中です。）
取組事項	● 緊急対策 2月5日終電後に当該踏切道の制御回路を改良し、踏切道の鳴動を制御する一連の軌道回路区間において、一時的に車輪とレールの間に電気的な接触不良が発生した場合においても、踏切道の鳴動動作が保持されるように変更しました。 ● 恒久対策 検討中ではありますが、レール付着物について外部機関へ成分分析を依頼しており、また、この事象について、鉄道総合技術研究所へ調査を依頼しています。



主な輸送障害 嵐山線起動不能故障の概要

日時	2025年10月9日 6時32分頃
場所	嵐山線 上桂駅
概況	● 上り（嵐山行）出発した後、列車を走行制御する装置に不具合が生じ、起動しなくなりました。車両係員が装置の点検を行い、嵐山駅まで運転を継続し、その後の運転を取り消しました。
原因	● 制御装置を動作させるモーターに問題（写真の黄囲い部）があり、電気が流れにくくなり、正常に動作をしなくなったため、列車が動かなくなりました。



04 安全運行のための設備と管理

1 ホームの安全対策



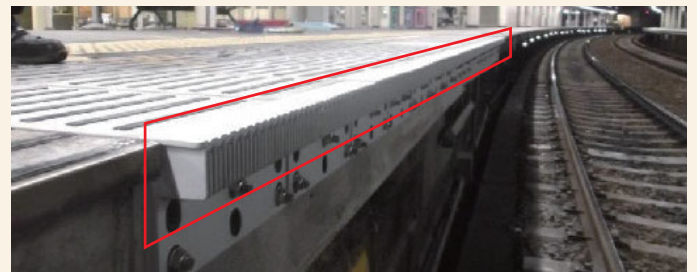
01 列車接近警告表示・警告放送装置

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。



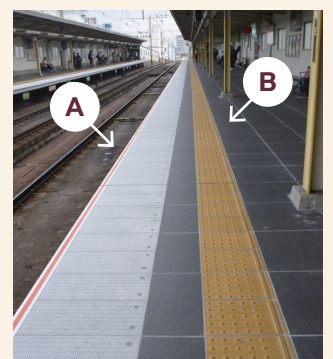
03 列車非常停止ボタン

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。



- ① CPライン
- ② 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。



センサ付きホーム固定柵(4両編成以下の支線区間)

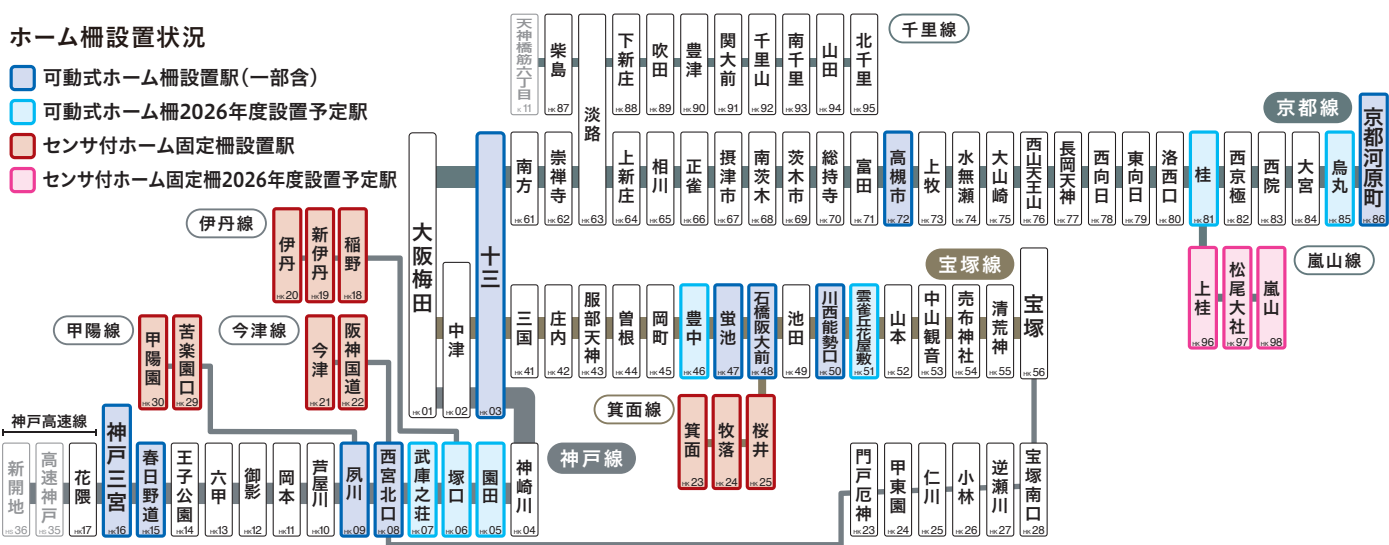
乗降口以外には固定柵を設置し、柵のない箇所に設けたセンサの検知状況に応じて音声警告を流すことで、お客様のホームからの転落リスクを低減しています。

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。



ホーム柵設置状況

- 可動式ホーム柵設置駅(一部含)
- 可動式ホーム柵2026年度設置予定駅
- センサ付ホーム固定柵設置駅
- センサ付ホーム固定柵2026年度設置予定駅



お客様からのご質問にお答えします

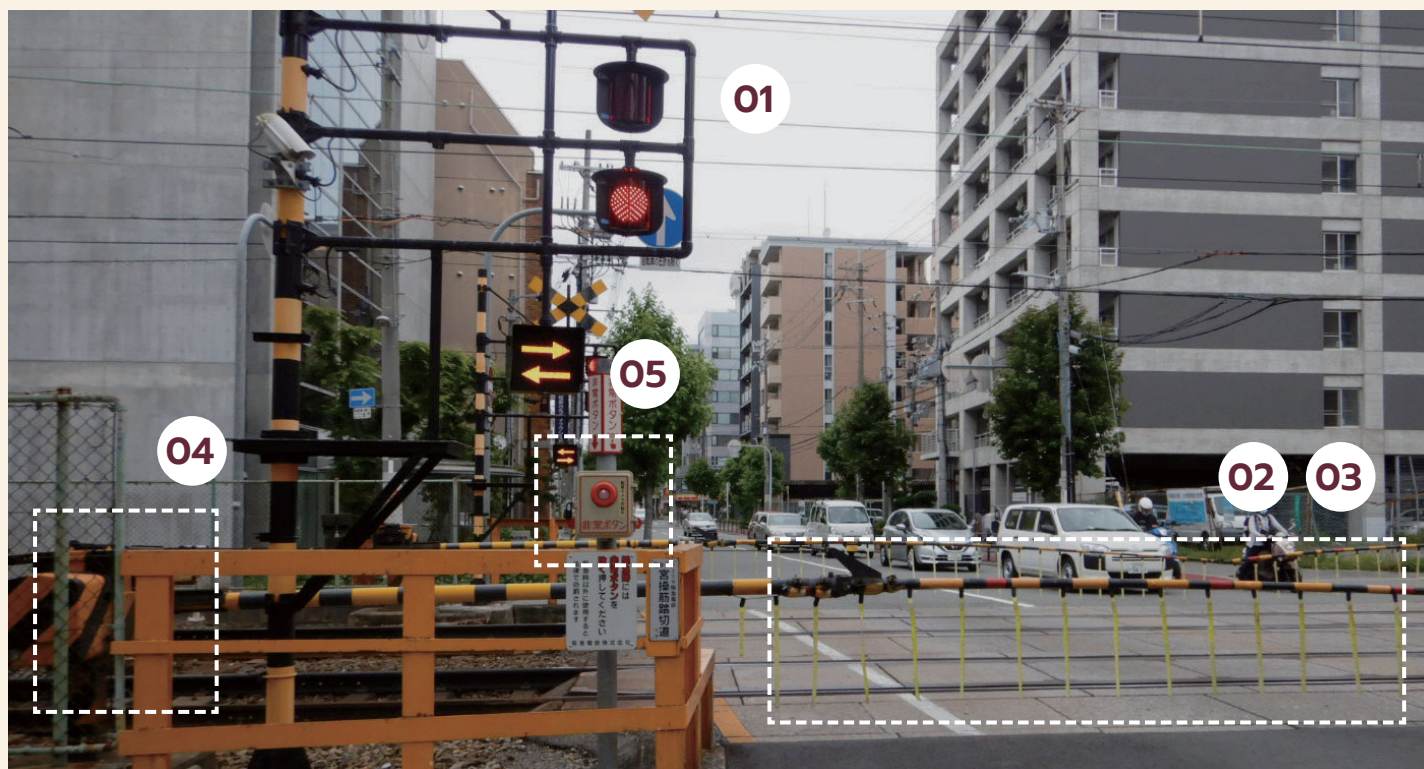


駅員さんがホームで手を挙げているのはなぜですか？



列車の扉操作は、最後尾に乗る車掌がお客様の乗り降りが完了したことやホームの安全を確認して行っていますが、ラッシュ時等ホーム上にお客様が多い際には、駅員がお客様の乗降等を確認することもあります。そのような場合には、駅員が自らの確認範囲を見たうえで、後方の係員や車掌に対して手を挙げて合図を送ります。車掌や運転士といった乗務員だけではなく、駅員も連携して安全運行に努めています。万一の事故を防止するため、駆け込み乗車やホームの端を歩くことはご注意ください。

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

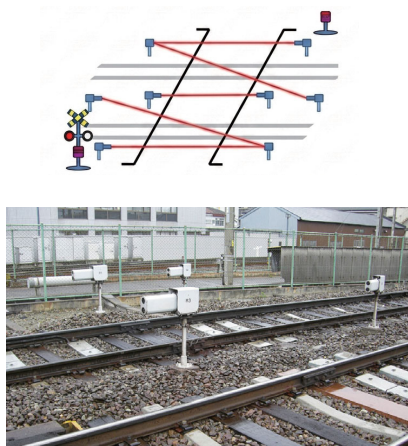
踏切における異常の発生を運転士に知らせるための設備です。異常を発見された方がボタンを押すことにより、踏切直近の信号機を停止信号にして、運転士に異常を知らせるとともに、ATSブレーキを自動的に動作させます。全ての踏切に導入しています。



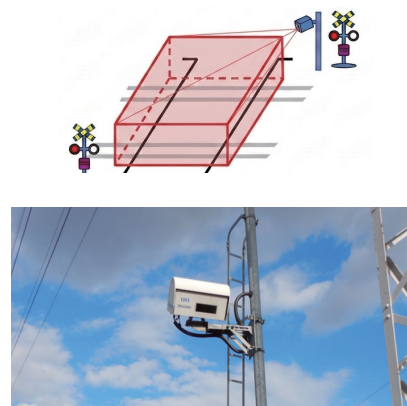
06 踏切障害物検知装置

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）



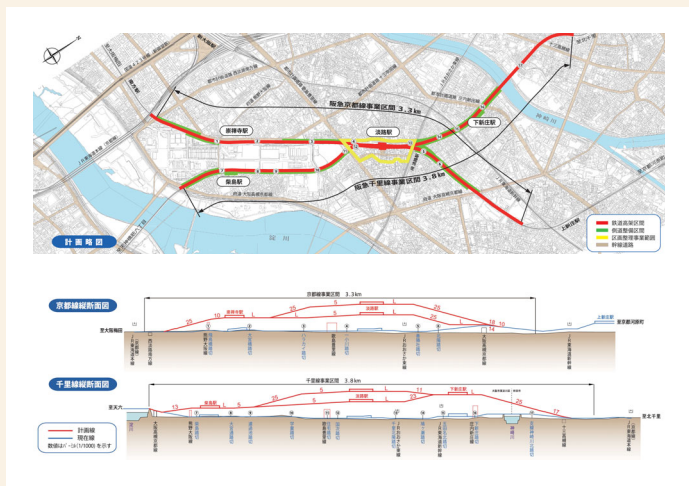
レーザーレーダ方式（空間検知式）



【2025年度末時点】32箇所を設置済み

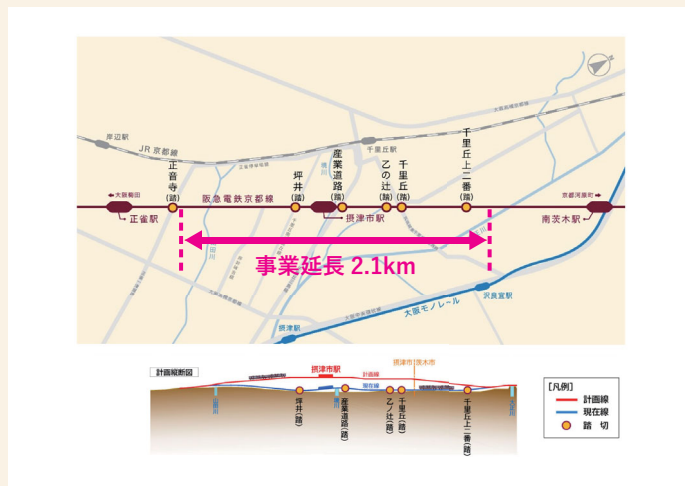
立体交差事業の推進

淡路駅付近連続立体交差工事・摂津市駅付近連続立体交差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工事は、事業延長が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、17箇所の踏切を廃止する予定です。

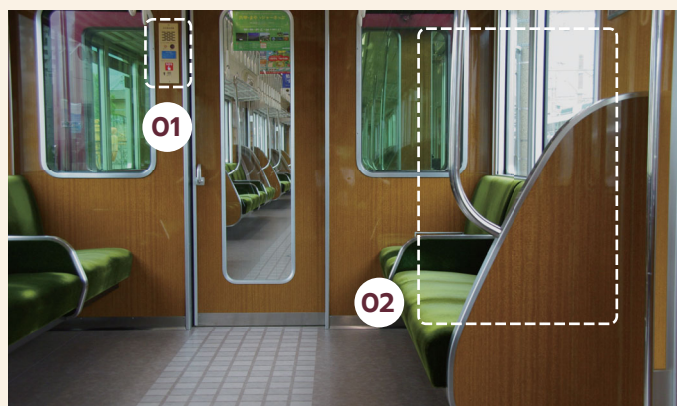
2025年度は、下新庄駅付近での仮線切替が完了し、高架橋の構築や駅工事などを進めています。



京都線摂津市駅付近における連続立体交差工事は、事業延長が2.1kmで、摂津市駅を高架化し、5箇所の踏切を廃止する予定です。

2026年1月から鉄道工事に着手し、工事用の仮囲いフェンスの設置などの準備工事を進めています。

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・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。

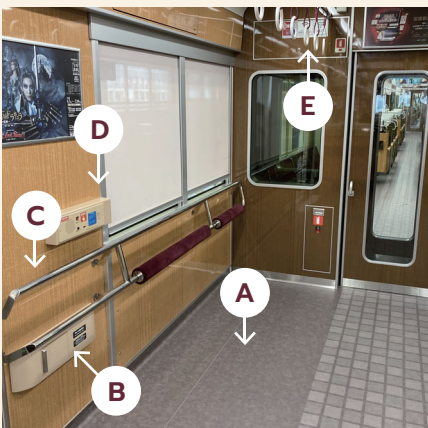


車両の新造および大規模改造

2025年度 2000系・2300系の導入を進めました。

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等により、安全性の向上を図っています。2025年度は、京都線の9300系3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



防犯カメラが付いている車両が増えてきましたが、画像はどのように使用されますか？



防犯カメラは、車内で万一のトラブルや事故が発生した際に、その状況を正確・迅速に把握するために活用しています。当社のカメラは通信機能を有しており、万一の際、列車の運行状況を監視している指令所等の遠隔地からリアルタイムで車内の状況を把握できます。2026年7月1日現在、約64%の車両に設置しており、2027年度末までに全車に設置完了する予定です。なお画像データは当社のプライバシーポリシー(※)に則り、適切に取り扱っていますので、安心してご乗車ください。

※ <https://www.hankyu.co.jp/company/privacy.html>

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。



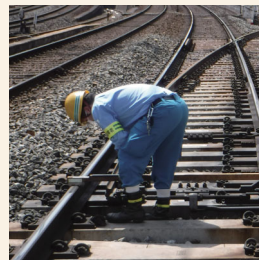
架線作業車

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、各部分の寸法が規程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。



お客様からのご質問にお答えします



線路の中を歩いている作業服の人は何をしていますのか、危なくないのですか？



線路の中では、列車を安全かつ正確に運行するために欠かせないレール、信号や踏切などの設備を点検・整備等を行います。普段お客様の目には触れにくいですが、作業員は日々の点検や整備によって不具合を未然に防ぎ、鉄道の安定した運行を支え、安全・安心を守る大切な役割を担っています。なお、こうした作業は列車と接触する危険を伴うため、作業時には専任の見張り役を配置するなど、安全対策を徹底したうえで実施しています。

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（まくらぎの下の小石）をつき固めて、軌道のゆがみを整備します。

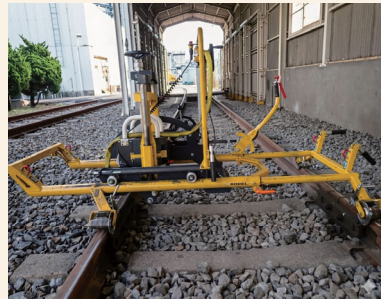


軌道検査やレール保守に使う装置



小型軌道検測装置

分岐器の軌道変位の計測数値を自動記録することで、これまでの手書きメモから、パソコンへ手入力することなく、効率化できる検測装置を導入しています。



小型レール削正機

レール削正車で削ることができない分岐や踏切部分でのレール削正を行うもので、軽量であることから、運搬が行いやすくなっています。

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。



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

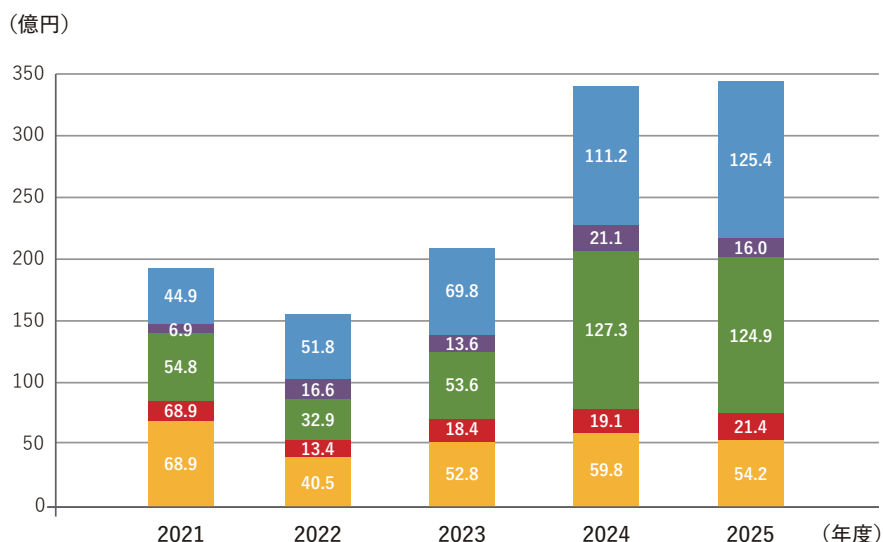
過去5年間の安全に関する設備投資は右表のとおりです。

安全関連設備投資の詳細は、下記の通りとなっています。

- **老朽設備取替：**
ホーム上屋改修、変電設備更新など
- **保安・防災対策：**
保線・踏切・電力設備更新、ホーム柵など
- **安定輸送対策：**
電力系新設・建替など
- **車両・その他：**
車両の新造・改造等および工場検修設備など

安全に関する設備投資

■ 老朽設備取替 ■ 保安・防災対策 ■ 安定輸送対策 ■ 車両・その他
■ その他の鉄道事業設備投資額



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・車両の復旧訓練

2025年11月、京都線桂車庫において、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、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浸水により破損した踏切遮断機、大きく変位した軌道や損傷したパンタグラフの復旧に関する技能習熟訓練を実施しました。



技術部
京都線検車係長

パンタグラフ復旧訓練を経験しての学び

普段、営業線を運行する列車の屋根上に乗って作業する機会がないため、不慣れな状況での作業の難しさ、屋根上の作業者と地上の作業責任者とのコミュニケーションの取り方、墜落制止用器具を用いた作業安全上の注意点など、今回の訓練を通じて多くのことを学びました。訓練を終え、いくつか課題も抽出されましたので改善に取り組み、いつ起こるかもしれない災害や緊急事態に万全の態勢で臨めるように努めます。

↓2024年11月に実施した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

2025年6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の実訓練を電気・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

2025年11月、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ました。



05 トラブルを事前に公開しない復旧訓練

2025年9月、大型保線用機械（マルチプルタイタンパー）の装置の動作不良を想定し、事前に故障情報を共有しない中で、即座の判断による情報共有と現場対応力を確認する復旧訓練を実施しました。



06 沿線の各消防署との合同訓練

2025年5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。



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様による教育を実施しました。



08 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。



09 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内に「安全考学室」を設け、過去の事故から得られた教訓を継承する教育を行っています。

2025年8月には、異常時対応能力の向上を目的として安全考学室をリニューアルしました。CG動画の新規制作や展示内容の見直しに加え、自社で発生した事故・トラブルに関する実物展示を新設することで、事故の発生要因や対応の重要性について理解を深め、異常時に自ら考え行動できる人材の育成につなげています。



安全管理推進部
課長補佐

安全考学室のリニューアルを担当して

安全考学室は、過去に発生した事故や災害、諸先輩方の苦い経験等から得られた数々の教訓を風化させることなく、後輩に伝えていくことを目的に開設されました。今回のリニューアルでは展示のメインテーマを「異常時対応力の強化（お客様の避難誘導に備える）」とし、併せてコンテンツの見直しを実施しました。

- ①CG映像コンテンツの制作
- ②過去当社事象に関する実物展示コーナーの新設
- ③既設「阪神淡路大震災と南海トラフ巨大地震」および「六甲事故」コーナーの一部見直し

コンテンツの見直しや設備の更新に際しては、社内各技術部門や印刷会社の他、グループ会社等の協力を仰ぎ、実施することができました。

なお、これまでは鉄道関係社員だけがここで教育を受けておりましたが、お客様の避難誘導は全社員が担う必要があるため、教育対象を一般社員にも拡大し、阪急電鉄の輸送安全について理解を深めるようにしています。

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(1年、2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、定期的に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 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配信システム」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、安全確認できた区間は徐行で最寄り駅まで移動し、列車での避難ができるように取扱いを変更しました。



高架橋の耐震補強工事の実施

地震時における高架橋の安全性向上を目的として、耐震補強工事を計画的に進めています。補強工法については、柱を四方から鋼板で覆う方法や、柱の一面に鋼板を設置する方法など、構造や設置条件に応じて適切な工法を選択しています。

2025年度は大阪梅田駅～中津駅間、豊中駅、池田駅、茨木市駅、高槻市駅、南千里駅、北千里駅で工事を実施しました。



02 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。



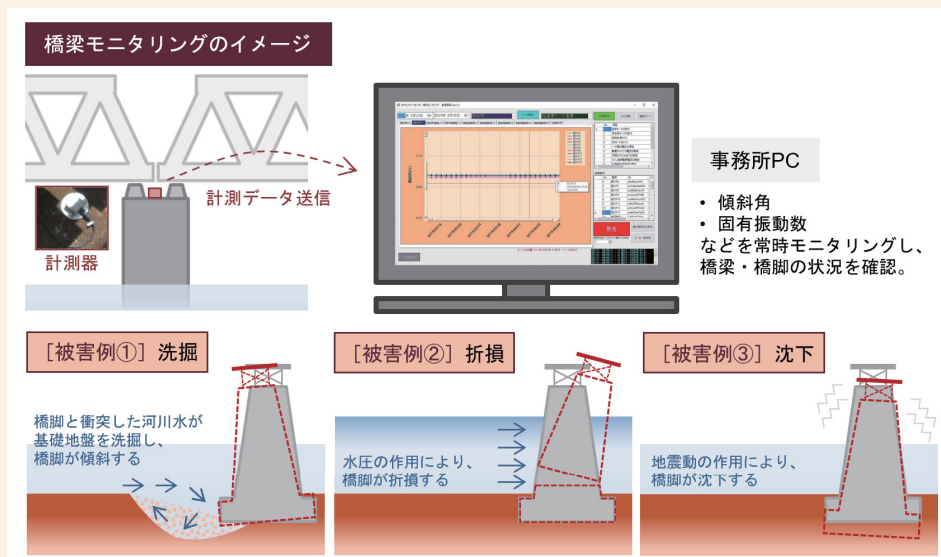
線路盛土の崩壊を防止する工事の実施

線路盛土の崩壊を防止するため、雨水の流入防止や盛土表層のすべり防止などの対策工事を、各路線の危険性が高い箇所において継続的に実施しています。2025年度は富田駅～高槻市駅間で工事を行いました。今後も、地形や周辺環境、過去の事例等を踏まえ、必要に応じた対策工事を計画的に進めていきます。



03 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。このシステムにより、橋脚の傾斜角や固有振動数を常時モニタリングすることが可能であり、河川増水時や地震が発生した際にこれらのデータを参照することで、鉄道を安全に運行できるかを確認することができます。



04 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、一部の電気転てつ機について、耐水型電気転てつ機への更新を2025年度は32台実施しました（2026年度の計画：22台）。

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。

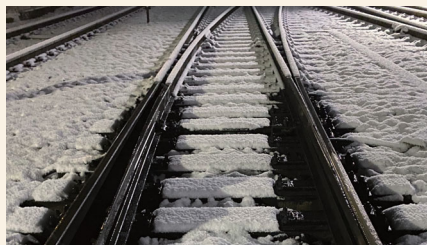
点火式融雪器

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

2024年度

- 桂車庫に18箇所

2025年度

- 嵐山線に4箇所

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、実際に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の対応を行います。

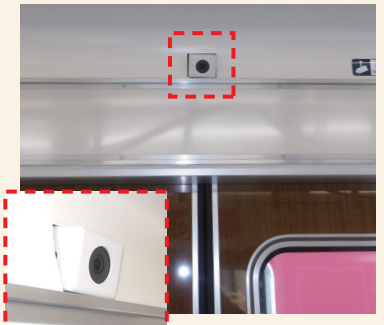
01 駅防犯カメラ

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 防刃傘等

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



04 警察との合同訓練

2025年11月、淀川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、各沿線の警察署の協力のもと、年間を通して実施しています。



3 駅間避難の円滑化

01 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

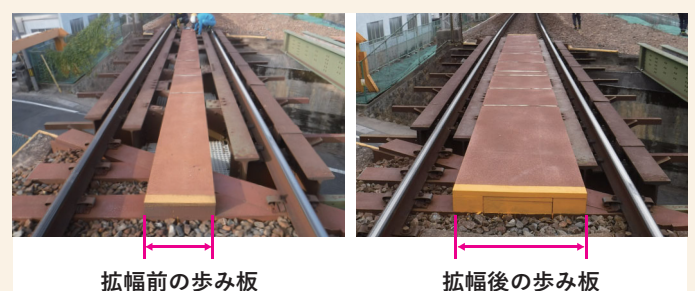
災害時等駅間での停車列車から、円滑にお客様の避難誘導を行うため、通勤途上などで車内や駅などに居合わせた社員は、関係者であることを示すワッペンを使用して、支援活動を行います。

**阪急電鉄
関係者**

Hankyu Corporation

02 橋梁における避難誘導対策の推進について

万が一線路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、必要と認められる橋梁の歩み板を拡幅しています。



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ています。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。



技術部
土木技術担当

避難看板の設置による安全対策の取り組み

お客様の安全を第一に考え、場所ごとの状況に合わせて避難看板の設置方法を工夫しました。設置にあたっては他部署とも連携し、調整を重ねました。電車に乗っていると、避難看板が目に入り、日頃から安全への備えができていることを実感します。

災害はいつ起こるか分かりません。いざというときにお客様の避難の手助けになれば嬉しいです。今後も様々な角度からお客様の安全を支えていきたいです。

04 早期に線路外へ避難いただくために、避難出口を設置しています

最寄りの踏切・駅までの距離が著しく長い区間、もしくは、歩行禁止区間に挟まれた区間には、線路外への避難出口・階段を設置しています。



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。

非常通報装置・非常通話装置

全ての車両に非常通報装置を設置しています。非常事態が発生した際には、乗務員にお知らせください。また、非常通話装置が備わっている場合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。非常通話装置等の位置につきましては、平素よりご確認ください。



※なお、非常通報装置には通話機能の有るものと、無いものがあります。

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

遮断した踏切内に通行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、運転再開の見込みに関する情報もタイムリーに発信しています。

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

- 運転再開日・再開時刻が判明している場合
運転再開において現状の対応内容、再開時刻について配信します。
- 運転再開日・再開時刻が判明していない場合
運転再開の目途が立たない旨の事由、並びに翌日の運行予定（翌日も影響が出る可能性）について配信します。

03 異常時における外国人のお客様への情報発信

各運行情報配信手段の多言語化を実施しています。

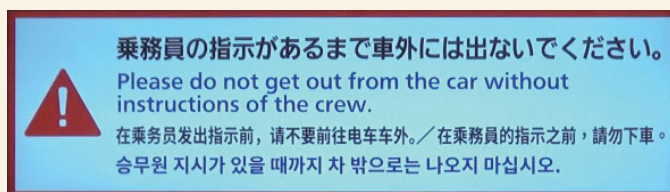
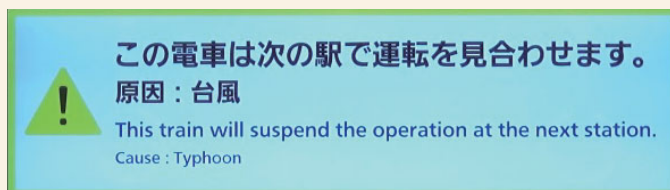
日・英・中・韓・泰	ホームページ
日・英・中・韓	公式X、駅自動放送、お客様ご案内ディスプレイ、車内自動放送、車内案内表示器
日・英	行先表示器のテロップ

- 通常時ならびにダイヤ乱れ時における、運行情報のご案内が可能な多言語（日・英・中・韓）放送装置を導入しました。
- 輸送障害が発生した際に、車内の案内表示器を用いて、運行情報を配信しています。

多言語放送装置の操作器（運転室内）



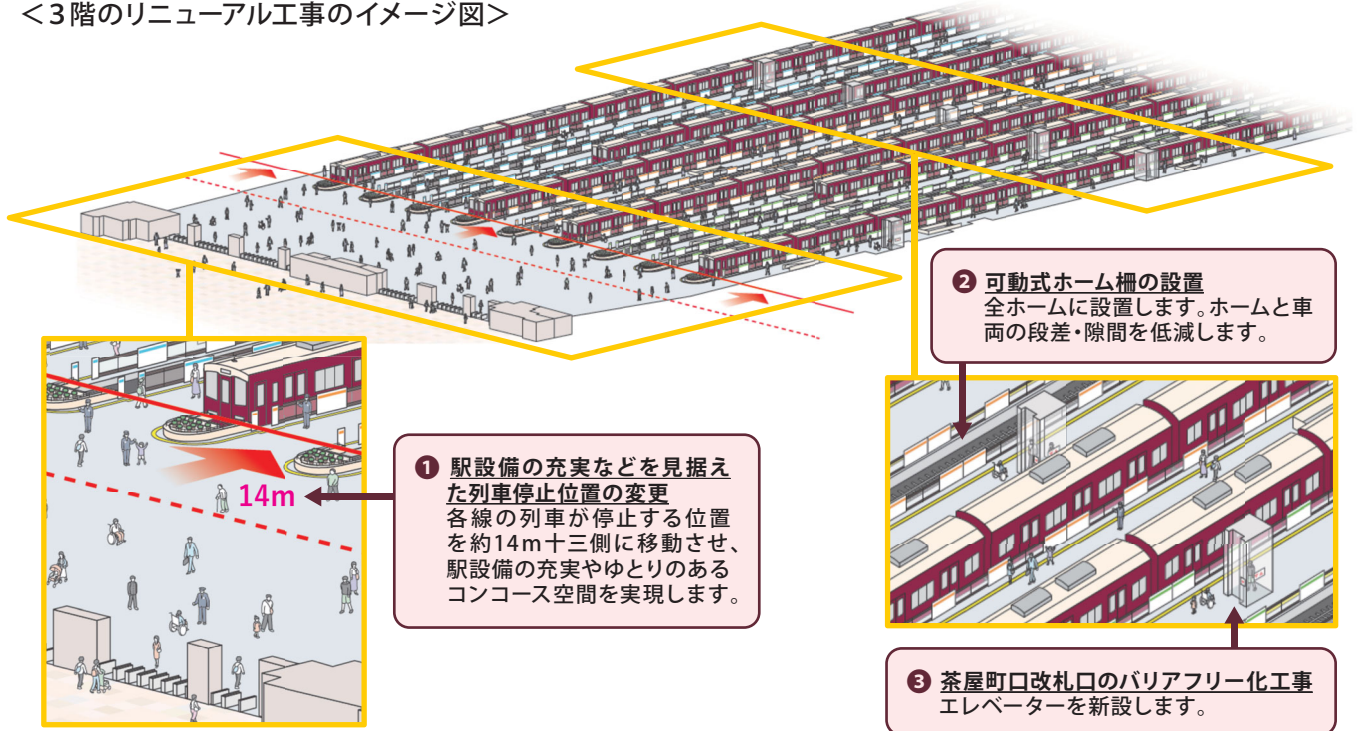
輸送障害時等における車内案内表示の例



大阪梅田駅 2026年1月より、リニューアル工事に着手

すべてのお客様にとって居心地の良い駅、梅田周辺のまちとの回遊性を高めた利便性の高い駅、阪急らしさを受け継ぎながらも新しい感動を体験していただける駅へ

<3階のリニューアル工事のイメージ図>



阪急沿線アプリ 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！



阪急電鉄公式ch

@hankyu-official : チャンネル登録者数 1330人、8本の動画
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。...さらに表示

[hankyu.co.jp](https://www.youtube.com/channel/UC...)、他 1 件のリンク

チャンネル登録



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では、駅のエレベーター、スロープ整備による段差解消等を進めています。その一環として阪神電車では住吉駅を、阪急電車では大阪梅田駅を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/>

