

北大阪急行電鉄 安全報告書 2026



2026 年 安全報告書

目 次

1. ごあいさつ《2026年安全報告書の発刊にあたって》	2
------------------------------	---

2. 輸送の安全確保に関する基本的な考え方	3
-----------------------	---

2.1 安全方針	3
2.2 防災の基本方針	3
2.3 輸送の安全に係る行動規範	3

3. 安全管理体制と方法	4~6
--------------	-----

3.1 安全管理体制	4
3.2 現場における安全管理	6

4. 輸送の安全の実態	7
-------------	---

4.1 鉄道運転事故	7
4.2 インシデント（事故の兆候）	7
4.3 輸送障害	7
4.4 災害	7
4.5 行政指導等	7

5. 列車を安全に運行するための取り組み	8~15
----------------------	------

5.1 安全投資	8
5.2 2025年度 安全への取り組み	8
5.3 列車を安全に運行するための設備	9
5.4 人材の育成、訓練	11
5.5 自然災害への備え、防災・減災の取り組み	13
5.6 異常時における対応力の強化	15

6. お客様、沿線の皆さまへのお願い	16
--------------------	----

1. ごあいさつ

《2026 年安全報告書の発刊にあたって》



北大阪急行電鉄株式会社
代表取締役社長 西中 哲郎

平素は当社の鉄道事業に対しまして、ご理解とご協力を賜り、誠にありがとうございます。

2025 年度は大阪・関西万博が開催され、国内外から万博会場へ向かわれる多くのお客様に当社線をご利用いただきました。また、勝尾寺への参拝を目的とする箕面萱野駅の利用者の増加に加え、箕面船場阪大前駅周辺ではマンション開発が進むなど、沿線地域の活性化が着実に進展しております。

鉄道業界においては、列車同士の衝突事故が発生するなど、改めて安全管理の重要性を認識する一年となりました。当社におきましても、こうした事象を教訓として受け止め、経営トップおよび各部門の管理者が定期的に情報共有を行うとともに、自社に置き換えたりスク評価や日常業務の管理状況の確認を実施しております。また、他社事例や当社内でのヒヤリ・ハット情報等を現場へ共有することで、事故やトラブルの未然防止に努めております。

今後も当社の安全方針に定める「安全を最優先とした行動」を礎とした事業運営のもと、お客様に安全で安心してご利用いただける輸送サービスの提供に努めるとともに、地域の発展を支える公共交通機関として、快適で魅力ある沿線づくりに貢献してまいります。

2025 年度の安全に関する取組みとして、技術系人材が不足する状況下においても持続可能な業務体制を構築するため、阪急電鉄株式会社の電気指令業務と当社の電力指令業務のシェアード化を実施いたしました。当社の安全管理体制のもと、より専門性の高い設備と人材を有する阪急電鉄株式会社において当社変電所の監視を行う体制とし、異常時における対応力の向上を図ることで、電力設備の監視体制を一層強化いたしました。

また、安全に対する意識や行動特性の把握を目的としたアンケート調査を全社員に実施し、傾向分析を行いました。その結果を経営トップおよび各部門の管理者に共有するとともに、次年度の安全重点施策へ反映することで、安全文化のさらなる醸成と安全管理体制の強化に努めました。

2026 年度以降は、8000 形車両 2 編成の 9000 形車両への置き換えを進めることにより、ホームと車両との段差や隙間の縮小によるバリアフリー化を推進するとともに、車内防犯カメラ搭載編成の増備による防犯機能の充実を図ります。また、列車を所定位置へ自動で停止させる定位置停止装置（TASC）の導入検討を進めるなど、鉄道現業係員の支援機能を充実させることにより安全性向上を図ります。今後も設備面・運用面の両面からお客様に安心してご利用いただける環境整備を推進し、安全で信頼される輸送サービスの提供に努めてまいります。

本報告書は、鉄道事業法第 19 条の 4 に基づき、2025 年度における当社の輸送の安全確保に関する取組みを広くご報告することを目的として作成いたしました。皆さまからのご意見・ご感想をお寄せいただければ幸いです。今後とも当社の鉄道事業に対する変わらぬご理解とご協力を賜りますよう、心よりお願い申し上げます。

2. 輸送の安全確保に関する基本的な考え方

当社は輸送の安全の確保を最優先課題と捉え、その方向性を明確に示すため「安全方針」や「行動規範」、「防災の基本方針」を掲げ、経営トップが主体的に関わり、全社員が一丸となって輸送の安全の確保に取り組んでいます。

2.1 安全方針

法令・規程の遵守に基づいた安全最優先の原則ならびに安全を確保する体制の継続的な改善に努めるとともに、「安心」「信頼」される鉄道であり続けるため、「安全方針」を定めています。

私たちは輸送の安全を最優先とした行動と法令・規程の遵守を確実に実践します。
安全施策の継続的な改善により、安全で安定した輸送サービスを提供し、
お客様が安心・信頼できる鉄道を構築します。

2.2 防災の基本方針

大規模な自然災害の発生時において被害の軽減、拡大防止および迅速な復旧体制を構築するため、「防災の基本方針」を定めています。

- 平時から防災・減災のための行動・取組に最善を尽くす
- 災害前より、お客様に適時・適切な情報を発信する
- お客様や従業員等の人命を最優先に行動・救助する
- 運転再開・鉄軌道事業継続に向け、安全確認を尽くす

2.3 輸送の安全に係る行動規範

当社では、安全方針に基づき社員の行動指針として、輸送の安全に係る「行動規範」を定めています。

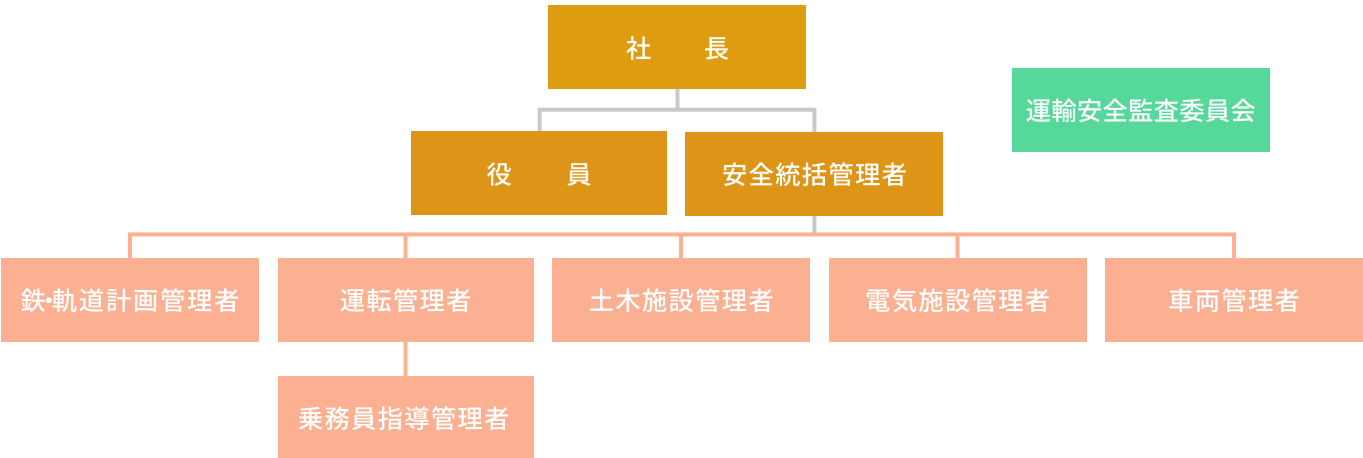
- 安全輸送の確保
協力一致して事故・災害等の防止に努め、旅客及び公衆に傷害を与えないように最善を尽くさなければならない。
- 法令・規程の遵守
輸送の安全に関する法令及び関連する規程（安全管理規程を含む。）を遵守するとともに、運転の取扱いに関する規程をよく理解し、忠実且つ、正確に守らなければならない。
- 運転状況の熟知・設備の安全
自己の作業に関係のある列車の運転状況を知っていなければならない。また、車両、線路、信号保安装置等を常に安全な状態に保持するよう努めなければならない。
- 確認励行・安全最優先
作業にあたり、必要な確認を励行し、憶測による取扱いをしてはならない。また、運転の取扱い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・災害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。

3. 安全管理体制と方法

3.1 安全管理体制

社長をトップとする安全管理体制を以下のように定め、各管理者の役割を明確にした体制を構築しています。

安全管理体制



主な各管理者の役割

社長	輸送の安全の確保に関する最終的な責任を負います。
安全統括管理者	輸送の安全の確保に関する業務を統括します。
鉄・軌道計画管理者	輸送の安全の確保に必要な設備投資、財務、要員に関する事項を統括します。
運転管理者	安全統括管理者の指揮のもと、運転に関する事項を統括します。
乗務員指導管理者	運転管理者の指揮のもと、乗務員の資質（適性・知識および技能）の維持に関する事項を管理します。
土木施設管理者	安全統括管理者の指揮のもと、土木施設に関する事項を統括します。
電気施設管理者	安全統括管理者の指揮のもと、電気施設に関する事項を統括します。
車両管理者	安全統括管理者の指揮のもと、車両に関する事項を統括します。
運輸安全監査委員会（委員長）	運輸安全監査に関する事項を統括します。

安全管理推進委員会

月に一度、社長以下、安全管理体制における各管理者が出席し、輸送の安全に関わる各種事項について審議・検討・報告等を行っています。

安全管理推進委員会での主な審議事項および業務報告

審議事項	業務報告
- 輸送の安全確保に関する体制の見直し - 安全方針、安全目標、安全重点施策の策定および見直し - 輸送の安全確保に係る具体的施策の策定および見直し - 輸送の安全確保に係る規則の策定および見直し - 鉄道事故防止対策検討委員会の検討内容およびその対策の実施状況の検証 - 安全管理体制の維持、改善に必要な教育、訓練の策定計画および実施結果 - 安全報告書による対外公表内容 - 鉄道サイバーセキュリティの検討内容およびその実施状況の検証	- 自然災害、第三者災害または重大事故等による長時間の輸送障害あるいは多数の死傷者の発生等、社会的に大きな影響を及ぼすと認められる事態が自社、他社において発生した場合にその内容 - 輸送の安全を損なう事態、輸送の安全を損なうおそれのある事態が発生した場合にその内容 - 事故の芽に関する事項

内部監査とマネジメントレビュー

(1) 運輸安全マネジメントに係る内部監査等

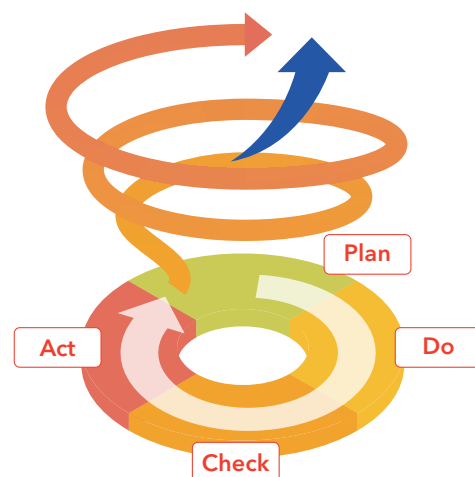
鉄道輸送の安全性を向上させるため、運輸安全マネジメントに関する取り組み状況に対して毎年運輸安全監査を実施しています。この監査は鉄道実施部門からは独立した運輸安全監査委員会が実施し、安全性を向上させるために必要な事項について指摘します。監査実施後、適宜進捗の確認を行い、次年度の運輸安全監査で改善されていることをチェックして、PDCAサイクルを回し、鉄道輸送の安全性をスパイラルアップするよう取り組んでいます。

(2) 鉄道事業部が行う内部監査等

鉄道事業部においても内部監査を実施し、各部門における鉄道施設・電気施設・設備・車両等の整備・管理状況を監査することにより、現業業務の改善と能率向上を図っています。

(3) マネジメントレビュー

安全管理体制が適切に機能していることを評価し、必要に応じて見直し・改善するためにマネジメントレビューを実施しています。会議の中で、当年度の振り返りを行い、結果を翌年の安全重点施策等に反映させています。



社長、安全統括管理者による現場との関わり

経営トップ層が定期的に現業部門の巡視・視察を行っており、その際には現業部門所属部員とのフリーディスカッションの場を設けています。経営トップ層が各現場の安全に関する取り組み状況を直接、確認・把握するとともに、現業部門の思いや悩みについても意見交換をするなど、双方向のコミュニケーションの深化を図っています。



社長巡視



安全統括管理者巡視

3.2 現場における安全管理

睡眠時無呼吸症候群 (SAS) 検査の実施

列車を運転するすべての監督者や運転士は、検査器具「パルスオキシメータ」を睡眠時に装着して SAS の簡易スクリーニングを実施しています。その結果、SAS の疑いが認められ精密検査で治療が必要と診断された者は、医師による治療を行う体制をとっています。



アルコール検知器



江坂運転係員室での検査（対面点呼）



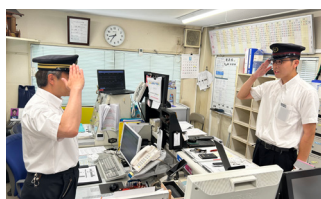
車庫事務所で検査（遠隔点呼）

輸送の安全に関わる係員のアルコール検査の実施

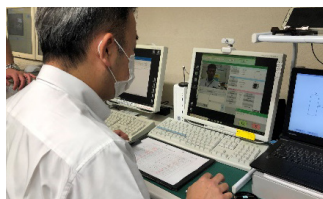
乗務員・運輸課監督者・保守作業用機械等運転者・車両入換運転者等を対象に、アルコール検知器を用いて検査を実施しています。

乗務員の出退勤点呼の実施

乗務員を対象に、監督者による点呼を出退勤時に必ず実施しています。アルコール検査をはじめ健康状態の確認や服装の点検、携帯品の確認、矯正眼鏡・コンタクトレンズの装着状況の確認、時計の整正状況の確認を行うとともに、監督者から運転業務に関する重要事項等を通告しています。



出退勤時の対面点呼



遠隔点呼システムによる点呼

ヒヤリ・ハットに関する取り組み

他社事故事例やヒヤリ・ハット、気がかり事象を各課で収集・分析・共有することにより、現場の安全意識向上を図っています。

＜2025 年度 運輸課の取り組み例＞

- ・駅備え付け手歯止め 設置位置改善
- ・運転台スタッフ照明 照度軽減による視認性向上



駅備え付け手歯止め

4. 輸送の安全の実態

4.1 鉄道運転事故

0 件

2025 年度において、鉄道運転事故は発生していません。

4.2 インシデント(事故の兆候)

0 件

2025 年度において、国土交通省へのインシデント報告はありません。

4.3 輸送障害

2021 年度～ 2025 年度において当社で発生した輸送障害（30 分以上の列車遅延、列車の運休等）の発生原因と発生件数は次のとおりです。

発生原因	2021 年度	2022 年度	2023 年度	2024 年度	2025 年度
鉄道係員	0	0	0	0	1
車両	0	0	0	1	0
鉄道施設	0	0	1	0	0
鉄道外※	0	0	0	0	0
自然災害	1	0	1	0	0
合計	1	0	2	1	1

※鉄道外とは第三者行為、沿線火災等の外部要因のこと

4.4 災害

0 件

2025 年度において、自然災害による影響はありません。

4.5 行政指導等

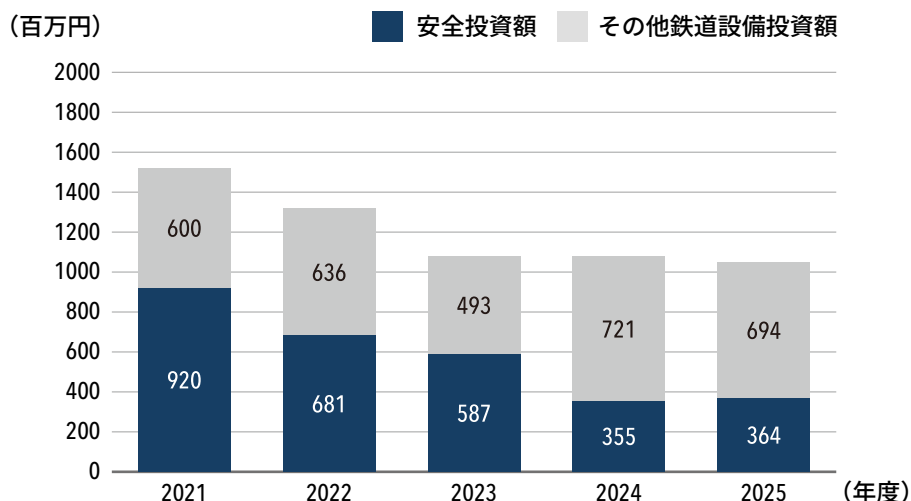
0 件

2025 年度において、行政指導等は受けていません。

5. 列車を安全に運行するための取り組み

5.1 安全投資

直近5か年での当社・鉄道事業に対する設備投資額は、以下のとおりです。



5.2 2025 年度 安全への取り組み

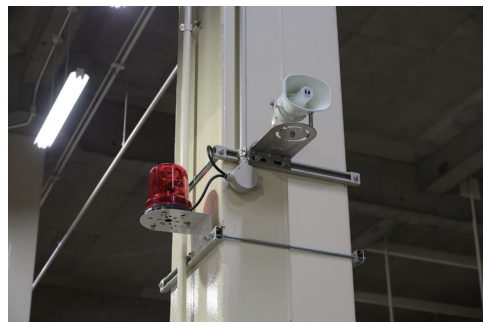
高架橋高欄の安全対策

当社線は約3割の区間が高架区間となっており、高欄については旧来のコンクリートブロック高欄からFRP製高欄への置き換えを進めています。2025年度は、江坂駅北側の架道橋においてFRP製高欄への置き換えを実施し、安全性の向上を図りました。



車両入換作業時の安全対策

作業中の係員に対して、近接した場所への列車進入を回転灯および音声で警告する車両進入警報装置を桃山台車庫に設置し、触車災害の防止を図りました。



シェアード体制の最適化施策

電力指令業務の持続可能な体制を構築するため、当社管理のもとシェアード化を行いました。より専門性の高い設備と人材を有する阪急電鉄に委託することにより、日常業務の最適化および異常時対応の迅速化を図りました。

5.3 列車を安全に運行するための設備

駅のホームに設置された安全設備



1 可動式ホーム柵非常用ボタン

緊急時に可動式ホーム柵の非常用ボタンを押すと、可動式ホーム柵を手動で開けることができ、車両からホームへ脱出することができます。



2 非常脱出ドア

緊急時に非常脱出ドアの赤色つまみを手前に引き、スライドさせることで脱出ドアを開けることができます。



3 非常停止ボタン

各駅ホームには、緊急時に列車を停止させる「非常停止ボタン」を設置しています。

軌道内への転落等の危険な状況を発見された場合には、ホーム柵やホームの柱に設置している「非常停止ボタン」を押してください。



ホーム柵設置例

柱設置例

列車内に設置された安全設備



1 非常通報装置

車内で急病人の発生や不審物の発見等、非常事態が発生した場合には、非常通報装置のボタンを押下し、車内の状況をお知らせください。乗務員が応答し、対応します。なお、非常通報装置は全車両に設置しています。※一部の車両には、通話できない装置があります。



2 防護盾

他社で発生した列車内での刺傷事件を受け、全駅と全列車の乗務員室内に防護盾を配備しています。



3 消火器

火災発生時に使用できるよう、全車両の連結部付近に消火器を配備しています。



4 車内防犯カメラ

列車内のセキュリティ強化を図るため、車内の映像や音声を記録することができる車内防犯カメラを各車両に2ヶ所設置しています。当社が保有する全10編成のうち3編成に設置が完了しています。



5.4 人材の育成、訓練

サービス介助士の資格取得推進

お年寄りやお身体の不自由なお客様に気持ち良くご利用いただくために、介助の知識と技能を認定された「サービス介助士」の資格取得に取り組んでいます。2025 年度末時点における運輸従事員の資格取得率は 100%となっています。

各課における教育・訓練の実施

各課における教育・訓練は、年度初めに作成した年間計画をもとに実施しています。

2025 年度に取り組んだ主な教育・訓練の内容（抜粋）

担当部署	教育・訓練内容	頻度
施設課、電気課	軌道モーターカーの脱線復旧訓練	年 1 回
運輸課	異常時対応訓練（夜間訓練） ポイント手回し訓練	年 6 回
	北急・Osaka Metro 異常時合同訓練	年 2 回
施設課	レール折損時取扱訓練 異常時対応訓練（情報伝達訓練）	年 1 回
電気課	信号関係・サードレール・通信関係・ 内線関係復旧訓練	年 1 回
	地震発生時対応訓練	
車両課	脱線復旧器取扱い習熟訓練	年 1 回
	消防訓練	
	ポイント手回し訓練	



軌道モーターカーの脱線復旧訓練



サードレール復旧訓練



ポイント手回し訓練

所轄警察・消防との合同訓練

3市各消防本部との鉄道災害時の安全対策研修会の実施

2025年12月25日、豊中市消防局および吹田市・箕面市各消防本部と合同で「鉄道災害時の安全対策研修会」を開催しました。緑地公園駅のホームから旅客が転落し、進入してきた列車と接触し足が車輪に挟まれているという想定のもと、運転指令から消防本部や警察への救助要請をはじめ事故時における連絡等に関する訓練および消防救助隊による救出訓練を行いました。



車両構造等の実習講習

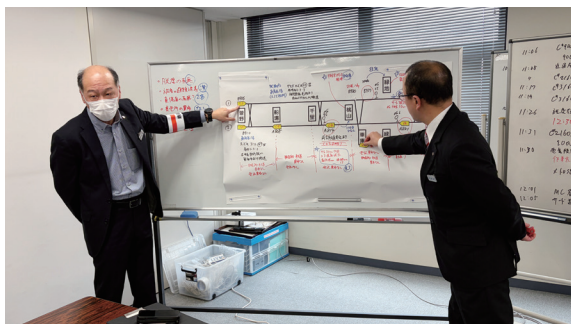


消防救助隊による救助活動

本社対策本部訓練

南海トラフ地震を想定した情報伝達訓練

地震により諸設備に損傷等が生じている状況を想定した情報伝達訓練を実施しました。本訓練では、現場長から経営トップまでの情報伝達を主な確認事項とし、被害状況の把握から運転再開に至るまでの一連の判断を模擬的に実施しました。



5.5 自然災害への備え、防災・減災の取り組み

鉄道事業継続計画（BCP※）の策定

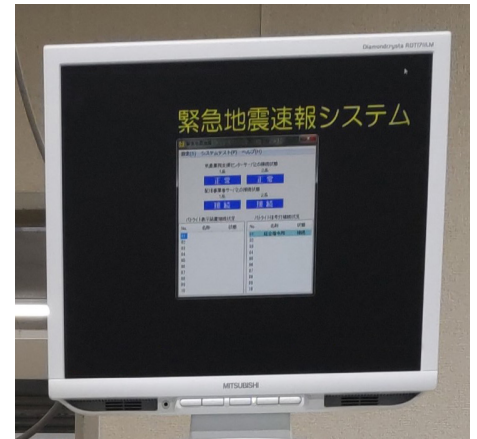
自然災害等発生時においても、鉄道事業を可能な限り継続させるため、鉄道事業継続計画（BCP※）を策定しております。

※ BCP とは……自然災害などが発生した際に、事業の復旧・継続が行えるよう、計画を策定すること

地震への対応

(1) 緊急地震速報システム

地震の発生直後に、震源に近い観測点の地震計で観測された地震波のデータを解析して震源の位置や地震の規模（マグニチュード）を直ちに推定し、これに基づいて沿線における強い揺れの到達時刻や震度を予測し、可能な限り素早く知らせるシステムです。送られてくる揺れの強さにより列車を停車させるなどの指示を行います。



表示器

(2) 計測震度計

桃山台駅に設置された計測部により地震動の加速度および時間を計測し、総合指令所に設置の処理部にて計測震度・震度階級を算出する装置です。また、算出された震度階級により、列車に対して停止させるなどの指示を自動的に行っています。

(3) サードレール脱落防止策

2018年に発生した大阪北部地震の際、サードレールの転倒により長時間の輸送障害が発生したことを受け、地震が発生した際の脱落防止策として2024年に耐震アンカーレージの設置が完了しています。



アンカーレージ

暴風雨への対応

(1) 風向風速計

延伸に伴い、既存の名神架道橋上（江坂駅～緑地公園駅）に加えて新たに箕面萱野駅に設置しました。風向風速発信器で検出されたデータが、総合指令所に設置している表示器に表示され、風速が設定された値を超えると警報が出され、列車の運転速度を規制します。また、そのデータは社内ネットワークで閲覧できるようになっています。



箕面萱野駅 風向風速計発信器



名神架道橋上
風向風速計発信器

気象観測システム						
実況						
最新時刻 2024/08/22 17:15						
観測風速1 (m/s)	観測風向1	観測風速2 (m/s)	観測風向2	1分雨量 (mm)	10分雨量 (mm)	
1.9	南西	5.0	南西	0.0	0.0	
最大観測風速1 (m/s)	最大観測風速1時	最大観測風速2 (m/s)	最大観測風速2時	時雨量 (mm)	日雨量 (mm)	
4.1	南西	7.1	南西	0.0	0.0	
平均風速1 (m/s)	平均風向1	平均風速2 (m/s)	平均風向2	連続雨量 (mm)	警報雨量	
2.2	南西	5.4	南西	0.0	0000	

ネットワーク上での確認画面

(2) 雨量計

降水量を測定する装置で桃山台駅駅舎上に集水桝を設置しています。時間と降水量により設定された数値に達すると警報が出され、雨量に対する監視体制をとります。また、そのデータは社内のネットワークで閲覧できるようになっています。



雨量計発信器

(3) 変電所への浸水対策（止水板）

豪雨による重要施設への浸水対策として、江坂・新千里変電所の出入口へ止水板を設置しています。

駅構内火災対応設備

運転指令業務を行う総合指令所に駅火災警報装置を設置しており、各駅に設置している火災報知器が動作した場合に警報および表示にて駅構内火災発生を知らせます。これにより、運転指令者が駅構内火災を早期に把握でき、火災が発生している駅への列車の進入停止手配等の対応を迅速に行うことができます。



総合指令所内



火災警報器

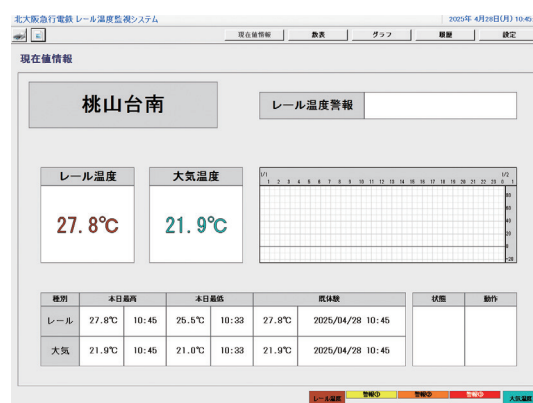
温度監視

(1) 車庫温度監視

車庫構内に設置した温度計の測定値を監視するシステムで、特に冬季における低温状況を把握することにより転てつ装置の凍結防止対策の必要性を判断します。

(2) レール温度監視

線路に設置した温度計により外気温およびレール温度を監視するシステムを導入しています。特に夏季の高温期におけるレール温度を把握し、その状況に応じて巡回点検等を実施することで、軌道の安全確認を行っています。



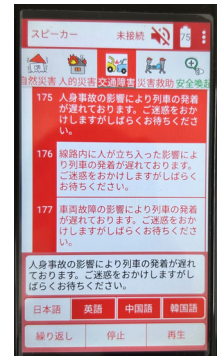
レール温度監視システム

5.6 異常時における対応力の強化

緊急時における情報発信

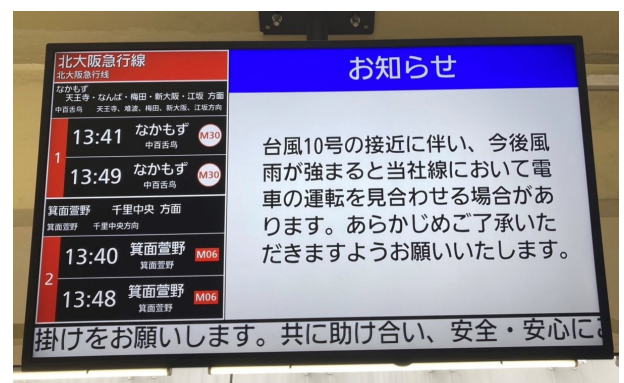
多言語ハンドスピーカー「しゃべるホン」

通常時は、翻訳ソフト「ポケトーク」を活用しているほか、避難誘導時にハンドメガホンとして使用できる「しゃべるホン」を当社全駅に配備しています。



タイムラインの活用による情報提供

相互直通運転を行う Osaka Metro と連携し、異常時における情報提供のタイミングの目安を記したタイムラインを作成しています。タイムラインをもとに、ホームページや旅客案内情報表示装置（案内ディスプレイ）でお客様に情報を発信しています。



その他の取り組み

異常時支援活動用ワッペン

社員が通勤途上等で当社線を利用中、事故・災害等の異常時に遭遇し、現場にて支援活動を行う際に、「異常時支援活動用ワッペン」を左胸等に貼り付けることで、お客様や外部の関係者に対して、当社社員であることを明示し、円滑な支援活動を図ります。



6. お客様、沿線の皆さまへのお願い

不審物発見時のお願い

駅構内や車内で不審物を発見した場合は、触れたり、臭いを嗅いだり、動かしたりせず、近くの乗務員や駅係員にご連絡いただきますようお願いいたします。なお、改札口に係員が不在の時は、お近くのお問い合わせインターホンでお知らせください。



エスカレーターのご利用に関するお願い

エスカレーターでの無理な追い越しは転倒や怪我の原因となり、大変危険です。エスカレーターは、2列で立ち止まってご利用いただきますようお願いいたします。



声かけ・見守りのお願い

お身体の不自由なお客様や、お困りのお客様を見かけた際は、温かいお声がけをお願いいたします。



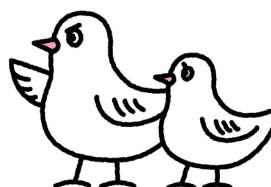
キャラクターを使った啓発活動

列車を安全に運行するため、当社からお客様へ各種安全啓発を行っています。

マナー啓発キャラクター

「北鳩家族（きたきゅうふあみりー）」

マナー啓発活動を推進するキャラクター「北鳩家族」が、^{きたきゅうふあみりー}車内 LCD や旅客案内情報表示装置（案内ディスプレイ）、ポスター等で各種マナー啓発を行っています。



北鳩家族（きたきゅうふあみりー）



（例）荷物の持ち方



北大阪急行電鉄