

安全報告書 2025

南海電気鉄道株式会社

Nankai Electric Railway Co.,Ltd.

SAFETY REPORT 2025



ごあいさつ	…1
1 安全マネジメント体制	…2
安全方針	…2
安全管理体制	…2
運輸安全マネジメント評価	…3
安全重点施策	…4
安全への投資	…4
2 鉄道運転事故・輸送障害・インシデントの発生状況	…5
2024年度の発生状況・行政指導等	…5
最近5年間の発生状況	…5
3 列車を安全に運行するために	…6
駅ホーム・車両・踏切・橋梁などの安全対策	…6
連続立体交差事業	…12
経営トップと社員とのコミュニケーション	…12
事故・災害に備えた訓練	…13
4 鉄道輸送の安全を守るために	…16
安全教育の実施と技能の継承	…16
安全意識と安全レベルの向上	…17
安全を守る作業車たち	…18
5 お客様の安全を守るために	…19
防災・減災への取り組み	…19
お客様への情報提供の強化	…21
6 お客様や地域社会の皆さまとともに	…22
お客様へのお願い	…22
皆さまの声を受けて・地域社会と協力した取り組み	…25
特集 泉北線（旧 泉北高速鉄道）	…26

ごあいさつ

南海電気鉄道株式会社

代表取締役社長兼COO

岡嶋 信行



平素より南海電鉄をご利用いただき、誠にありがとうございます。

2025年4月より開催されている大阪・関西万博は、関西地域の活性化や国際交流の促進に大きく貢献しており、当社の鉄道をご利用いただくインバウンド旅客も着実に増加しています。この好機を活かしつつ、当社グループでは、人口減少や自然災害の激甚化、ITの進化など、社会構造の変化に柔軟かつ迅速に対応する必要があると考えています。

そのため、2025年度より「NANKAIグループ中期経営計画 2025-2027」を始動し、「未来を拓く公共交通事業への変革」と「飛躍的な不動産事業の拡大」を両輪とした成長戦略を推進しています。また2026年4月の鉄道事業分社化も視野におきつつ、より機動的な経営体制を構築し、持続可能な交通インフラの提供に努めてまいります。

安全対策としましては、駅や車両への防護品の配備、防犯訓練の充実を継続しており、車両への防犯カメラ設置も順次進めています。泉北高速鉄道との経営統合により車両数は増加しましたが、2028年度中の全車両への設置完了を目指して計画的に設置を進めてまいります。

7月30日、カムチャツカ半島付近で発生したマグニチュード8.8の地震に伴い、和歌山県に津波警報が発令されました。当社でも南海線の一部区間で列車の運転を見合わせ、折り返し運転を実施することとなりましたが、浸水が想定されるエリアからの旅客誘導や従業員の避難はいずれも的確に行うことができました。近年、自然災害の激甚化が進むなか、当社では日頃から防災・減災・縮災を意識した体制づくりに取り組み、沿線住民を交えた事故復旧訓練や他社との合同訓練を通じ、従業員全体の異常時対応力の向上に努めているところであります。

さらに、鉄道部門では将来的な人材不足への対応として、「次世代鉄道システム導入推進プロジェクト」を中心に、GOA2.5自動運転の導入に向けた技術検証も継続しています。限られた経営資源を最大限に活用し、ハード・ソフト両面から安全管理体制の強化を図り、お客様に安心・信頼してご利用いただける鉄道を目指して全力で取り組んでまいります。

今後も皆さまのご理解とご支援を賜りますようよろしくお願い申し上げます。

この安全報告書は、鉄道事業法第19条の4に基づき、当社の安全輸送の確保のための取り組みを、お客様に広く知っていただくことを目的に作成、公表しております。ぜひご一読いただき、ご意見やご感想をお聞かせいただければ幸いです。

1. 安全マネジメント体制

安全方針

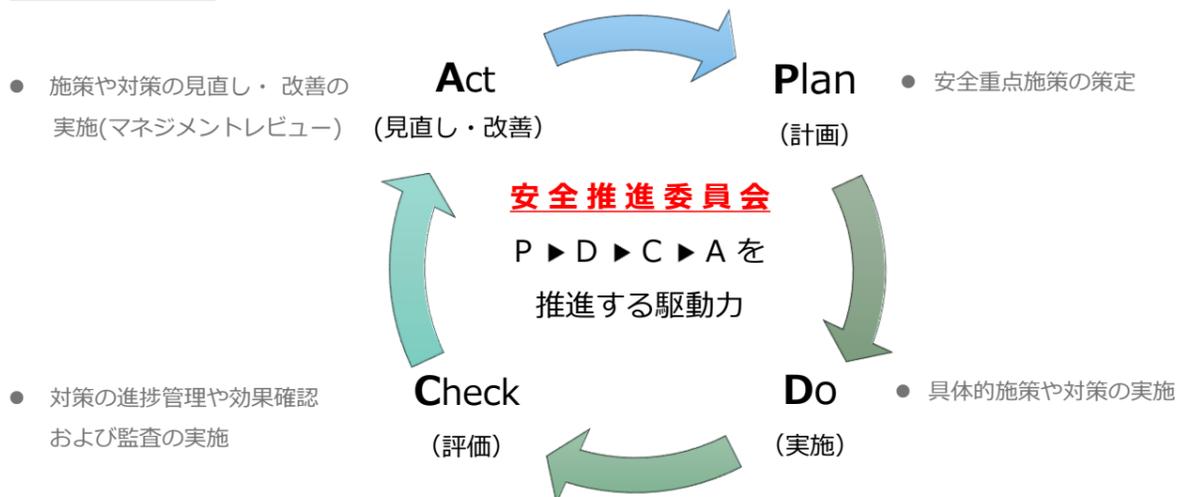
2006年10月1日に「安全方針」を制定（2009年6月26日改正）し、安全最優先を原則として事業活動を行う体制の整備に努めるとともに、鉄道施設、車両ならびに社員などを総合的に活用して輸送の安全確保に努めています。

1. 安全最優先を原則とし、協力一致して事故の防止に努めます。
2. 輸送の安全に関する法令、規程を遵守し、厳正、忠実に職務を遂行します。
3. 作業にあたり、必要な確認を励行し、最も安全と思われる取扱いを実行します。
4. 事故・災害が発生したときは、人命救助を最優先に考え行動し、すみやかに安全適切な処置をとります。
5. 安全管理体制を適正に運用し、不断の改善に努めます。

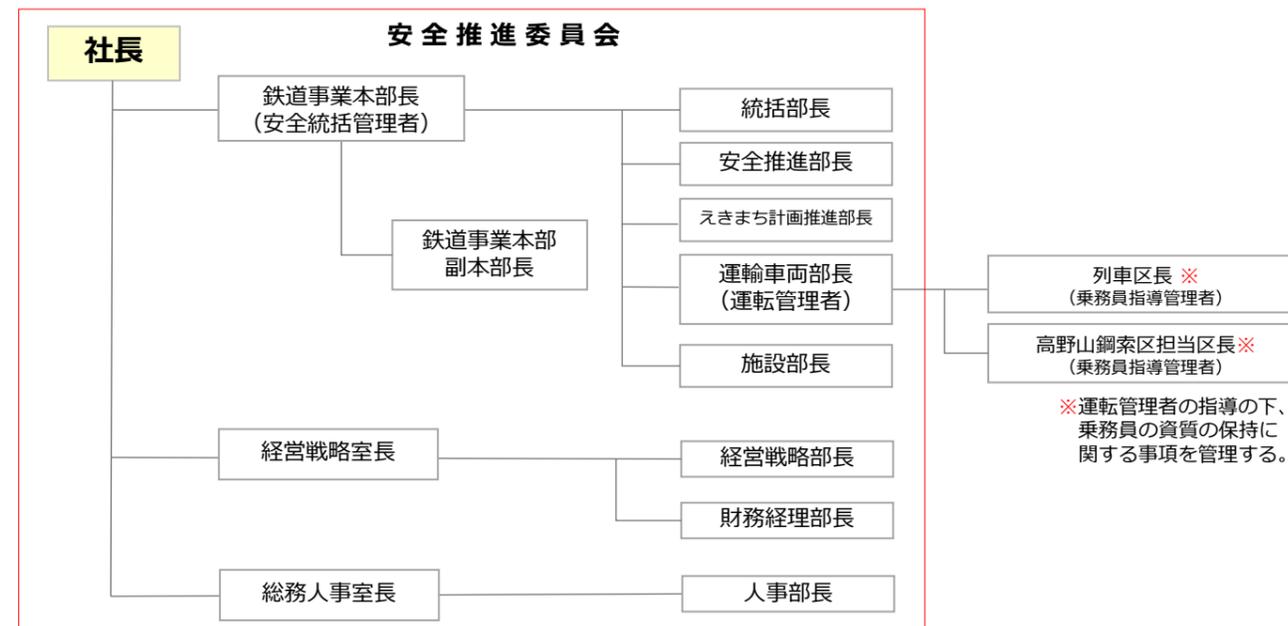
安全管理体制

当社は、定期的で開催される安全推進委員会（委員長：社長）と月1回開催の安全推進実行委員会（委員長：安全統括管理者）を中心に、企業全体への「安全最優先の浸透」「安全文化の醸成」を図っています。安全推進委員会には、人事・財務経理・経営戦略の経営管理部門の責任者も参画しています。社長は安全管理体制の最高責任者として、安全統括管理者に鉄道事業本部長を、運転管理者に運輸車両部長を選任し、関係する各部門の責任者の役割を明確化して、安全管理体制を構築しています。安全・安心の徹底を担う専任部署である安全推進部が、安全管理体制の適正な運用と改善に関する事項を統括するとともに、関係部署と調整して輸送の安全性・安定度向上のために必要な施策を組織横断的に推進します。

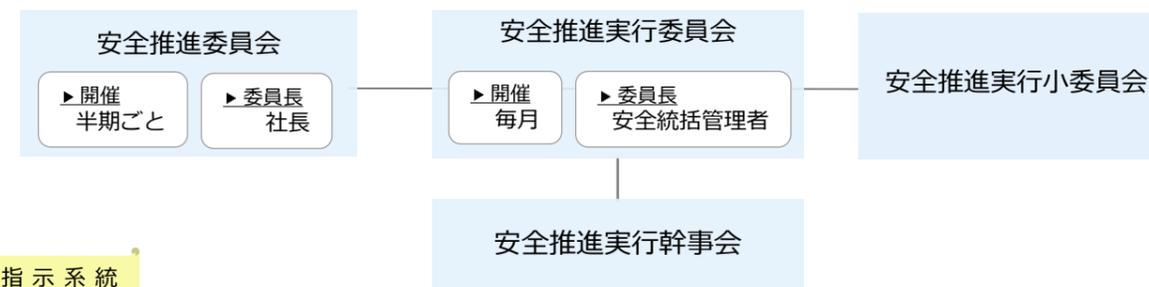
安全管理方法



安全推進委員会の構成



委員会組織



指示系統



運輸安全マネジメント評価

運輸安全マネジメント評価は、国土交通省の大臣官房運輸安全監理官付運輸安全調査官や地方運輸局などの評価担当官が、当社の安全管理体制について経営トップや安全統括管理者、運転管理者などの経営管理部門の責任者にヒアリングなどを行い、安全管理の状況を確認するものです。直近では2021年9月に第8回運輸安全マネジメント評価が実施され、指摘事項はありませんでした。なお近年における災害の激甚化・頻発化傾向に即して、発災時における迅速な業務復旧および事業継続を図り得る防災・減災体制の整備として、順次「発生事象別BCP」を策定しております。またさらなる安全管理体制の向上のため、3H（「初めて」、「変更」、「久しぶり」）に該当する状況に直面することを想定し、前広に未然の事故・トラブルを防止する働き掛け・注意喚起や教育等に取り組んでいます。

安全重点施策

輸送の安全確保に向けた課題を解決するため、2024年度の安全重点施策として以下の6項目を定め取り組みました。また、安全管理体制について、安全重点施策の実施状況や安全内部監査の結果などを踏まえて、安全管理体制全般の見直し（マネジメントレビュー）を実施しました。

2024年度 安全重点施策

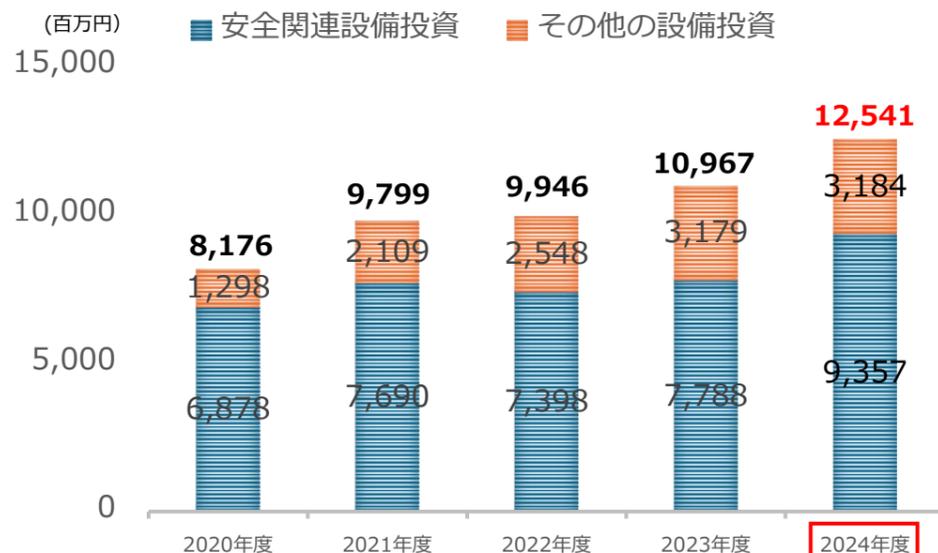
- | | |
|---|---------------------------------|
| 1. 高まる自然災害リスクの軽減
防犯対策の強化 | 4. デジタル技術を活用した安全設備システムの
導入推進 |
| 2. 施設改善（社会的な要請も含む）による重大
事故防止、駅ホーム、踏切の安全性向上 | 5. 安全を支える人材の育成と技術継承 |
| 3. 車両および設備更新、改善による保安度向上 | 6. ヒューマンエラーの防止 |

安全への投資

必要な安全対策を滞りなく計画的に実施するため、2024年度は施設・車両などの更新・改善のために約94億円を投資しました。これは激甚化する自然災害に備えた防災、減災対策および、安全性向上のための設備更新を推進するものです。2025年度も引き続き安全施策を計画的に推進します。

2024年度 設備投資

- | | |
|-------------------------------|---------------------|
| 連続立体交差事業 | 8300系（11次車）車両の運用開始 |
| 車内防犯カメラ設置（設置率 37%） | 高野線への防護無線システムの導入推進 |
| 鉄道研修センター
「運転シミュレーター」更新 | 高架橋柱の耐震補強（進捗率 99%） |
| 駅ホーム施設更新
（中百舌鳥駅3番線ホームドア設置） | 防災対策（高野線紀ノ川橋梁洗掘対策他） |



中百舌鳥駅 3番線 ホームドア設置

2. 鉄道運転事故・輸送障害・インシデントの発生状況

2024年度の発生状況・行政指導等

2024年度、重大事故（列車衝突・列車脱線・列車火災）およびインシデントは発生していません。踏切障害事故、鉄道人身障害事故、輸送障害については、下記のとおりでした。

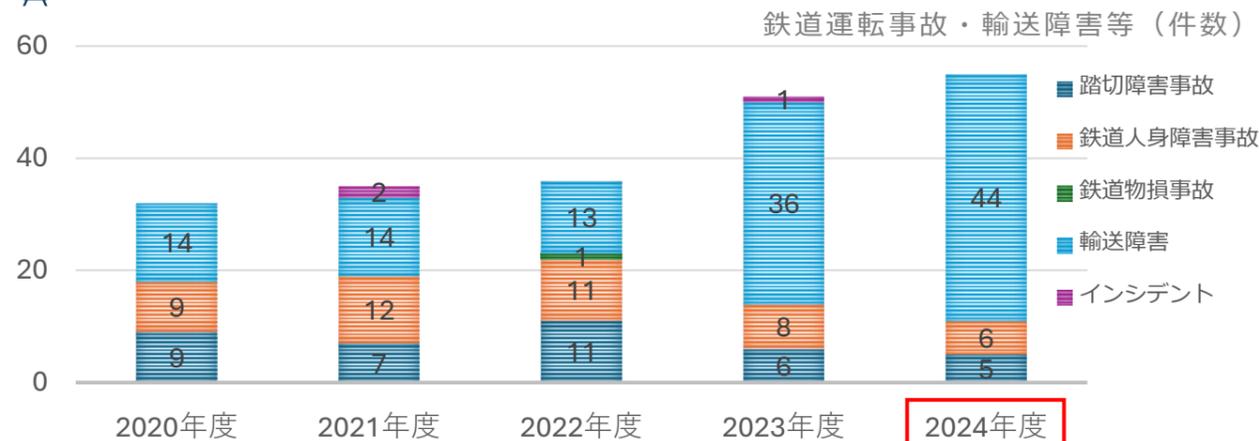
▶ 当社への行政指導はありませんでした。

事故等種類	踏切障害事故	鉄道人身障害事故	輸送障害				
			鉄道係員	車両	鉄道施設	自然災害	部外
件数	5	6	0	3	4	16 (1)	21 (2)

※ () 内は旧 泉北高速鉄道の2024年度輸送障害件数を表す

最近5年間の発生状況

5年間の事故の件数



※2023年度下期より人身・踏切障害事故で警察が一定の見解を示した場合、その件数は輸送障害として分類している。

< 参考 > 鉄道運転事故などの分類

鉄道運転事故	重大事故	列車衝突事故	列車が他の列車もしくは車両と衝突または接触した事故
	列車脱線事故	列車が脱線した事故	
	列車火災事故	列車に火災が生じた事故	
	踏切障害事故	踏切道において、列車もしくは車両が道路を通行する人もしくは車両などと衝突、または接触した事故	
	鉄道人身障害事故	列車または車両の運転により人の死傷を生じた事故（上記の事故に伴うものを除く）	
	鉄道物損事故	列車または車両の運転により五百万円以上の物損を生じた事故（上記の事故に伴うものを除く）	
	輸送障害	鉄道運転事故以外で列車に運休や遅れ（30分以上）が発生した事態	
	インシデント	事故には至っていないが、鉄道運転事故が発生するおそれがあると認められる事態	

3. 列車を安全に運行するために

駅ホームの安全



① 車掌用ITVモニター

曲線ホーム等で車掌が扉の開閉を行う際、モニターでお客様の乗降を確認します。



② 列車非常停止ボタン

ボタンを押すことで、乗務員や駅係員に異常が発生したことを知らせ、列車を停止させます。



③ 内方線付き点状ブロック

目の不自由な方をはじめお客さまに駅ホームの内側をお知らせする設備です。2025年3月末現在、100駅のうち76駅に設置済み。



2024年度 高野線中百舌鳥駅に設置

⑥ 大開口ホームドア

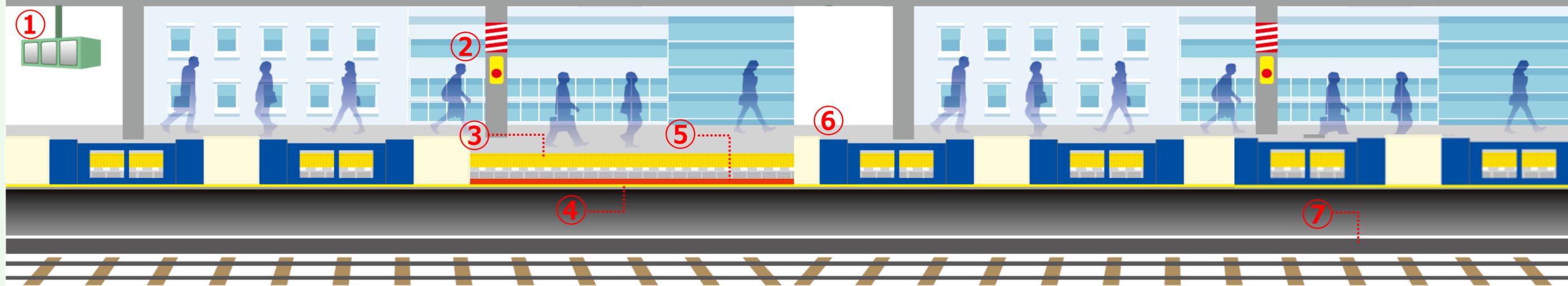
駅ホーム上の安全性向上のため、中百舌鳥駅3番線に大開口ホームドアを設置しました。（難波駅1番線のりば、中百舌鳥駅4番線設置済み）



新今宮駅1番線に設置

⑦ 転落検知マット

お客さまが誤ってホームから線路に転落された場合に線路内側に設置されている転落検知マットが検知し、ホーム端の特殊信号発光機が動作して運転士に異常を知らせるとともに列車を停止させます。



④ くし状ゴム（ホームと車両の隙間対策）

車両と駅ホームの隙間を縮めることで、お客さまの転落などを防ぐ設備です。難波駅（写真）をはじめ、5駅に設置しています。



⑤ 駅ホーム縁端部の着色（CPライン）

お客さまに視覚的に駅ホーム縁端部であることを知らせ、駅ホームからの転落を未然に防ぐため、駅ホーム縁端タイルを赤色に着色しています。2025年3月末現在、14駅で実施しています。



照明の増設

列車最前部が停車する付近に照明を増設し、夜間のホームを明るくすることで、車掌方のホームの視認性を改善し列車の扉挟み事故の防止を図っています。



ホーム監視モニター

曲線ホーム等でホームの駅係員が車掌に閉扉合図を行う際、モニターでお客様の乗降を確認します。また、駅事務所においてホームの状態を確認することができます。

車両の安全対策



扉開閉予告灯

一部車両において、扉上部に赤色が点滅するLED式表示灯を設置しています。チャイム音とともに扉の開閉を知らせます。



非常通報装置

ボタンを押すことで乗務員に異常が発生したことを知らせる装置です。全車両に設置しています。



車椅子スペース

車椅子をご利用のお客さまに安全にご乗車いただけるよう、一部車両に車椅子スペースを設けています。



転落防止ホコ

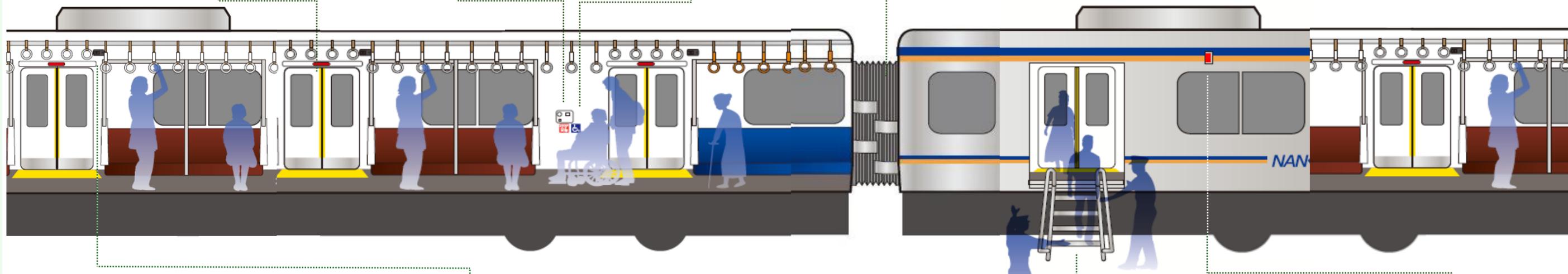
お客さまが車両連結部分の隙間から線路へ転落することを防止するため、転落防止ホコを設置しています。

転落防止放送装置

先頭車どうしの連結部では転落防止ホコが設置できないため、2011年度の新造車両から転落防止放送装置を設置しています。扉が開いているとき、スピーカーから連結部であることを音声で知らせています。



車両連結部です。ご注意ください。

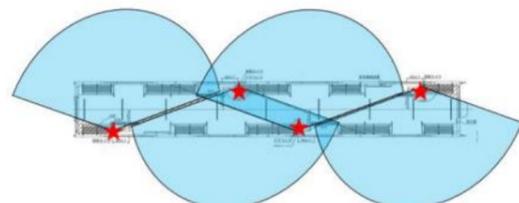


防犯カメラ作動中

Security cameras in operation
감시 카메라 작동중
安全摄像头在运行

車内防犯カメラ

列車内のセキュリティ向上と犯罪抑制のため、2023年度より車両に車内防犯カメラを順次設置しています。2028年度末までに特急車両、観光列車および高野山ケーブルカーを含む、全車両での運用開始を目指します。
(2025年3月末現在 260両設置完了)



設置場所、台数、撮影範囲のイメージ

(車内を上から見下ろした図。★はカメラの設置場所を青色網掛けは撮影範囲を示す。)

車載型非常梯子

異常時等により列車が駅間で停車した場合、お客さまを安全に列車から降車していただくための設備です。なお、非常梯子は車内の扉に設置しますが、状況により運転台の扉に設置します。



戸閉車側灯

扉が完全に閉まることで消灯し、乗務員や駅係員が消灯を確認した後に列車が発車します。

踏切の安全対策

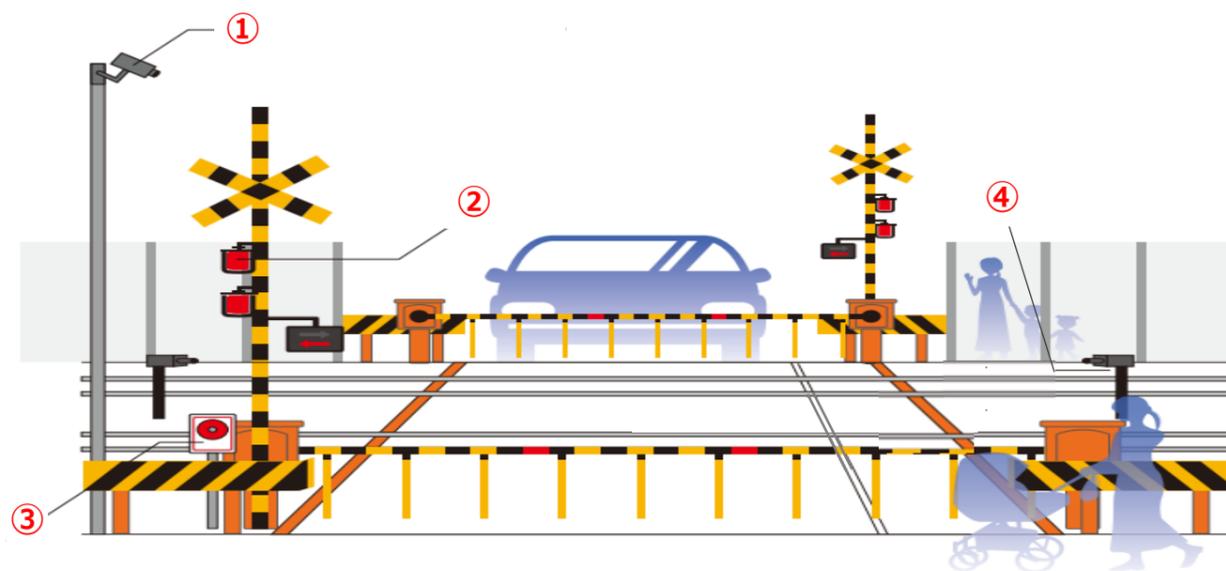


① 踏切監視カメラ

監視カメラで踏切内を確認することができます。

② 踏切閃光灯

視認性向上を図るとともにLED化も順次進めています。



③ 踏切支障報知装置

踏切に設置した非常ボタンを押すことで特殊信号発光機を点灯させて運転士に知らせる装置です。



光式



平面式

④ 踏切障害物検知装置

踏切警報機作動中に障害物を検知すると、特殊信号発光機を点灯させて運転士に知らせる装置です。検知方式には、レーザー光を線状に張る光式と、踏切道内にレーザー光を平面放射する平面式があり、平面式は面での検知を行うことで、自動車などの検知性能に優れています。

橋梁の安全対策

橋梁異状検知システム

橋脚に設置した計測器により、橋梁の異状を検知すると特殊信号発光機が自動的に動作し、列車の乗務員に直ちに異状を知らせるシステムを構築しています。

<南海本線> 男里川橋梁、紀ノ川橋梁
<高野線> 大和川橋梁、紀ノ川橋梁



橋脚洗掘防止対策

橋梁の安全性向上として、高野線紀ノ川橋梁 洗掘防止対策を推進しており、2025年6月に完了しました。



工事施行中



対策工事完了

南海本線 紀ノ川橋梁の安全対策

南海本線の紀ノ川橋梁は、安全性を向上するため落橋防止対策や橋脚の補強等の安全対策工事を上下線とも完了しています。また、専門機関における健全度調査を実施し、安心してご乗車いただけることを確認しています。



橋梁全景



橋梁点検作業

連続立体交差事業

関係自治体と協議を重ね、南海本線（堺市）、南海本線・高師浜線（高石市）、高野線（堺市）において連続立体交差事業を推進しています。これにより、南海本線20箇所・高野線10箇所の踏切を廃止し、運転保安度の向上と交通渋滞の解消を図ります。

南海本線（堺市）	2022年5月より仮線切替を順次実施。 2025年7月に浜寺公園駅付近の下り線を仮下り線に切替え、全仮線切替工事が完了。現在、事業区間全体で下り線高架化工事を進行中。
南海本線・高師浜線（高石市）	2024年4月に全線高架化を完了。今後は高架下整備工事を実施予定。
高野線（堺市）	2022年3月に都市計画事業認可を取得。 2024年12月より堺東駅留置線の代替機能確保のため、白鷺駅付近で先行工事に着手。



南海本線（堺市）連続立体交差事業
諏訪ノ森駅～浜寺公園駅間



南海本線・高師浜線（高石市）連続立体交差事業
羽衣駅～高石駅間

経営トップと社員とのコミュニケーション

経営トップの巡視

社長が鉄道の安全を支える現業職場を巡視し、職場の取り組み状況を把握するとともに、鉄道係員などと輸送の安全確保に関する意見交換を実施しています。2024年度は各種運動期間を含め、現業職場や沿線を2か月に1回巡視しました。



中舌鳥駅4番線ホームドア視察

安全ミーティング

安全統括管理者および運転管理者と現業部門、業務委託会社との双方向の意見交換、コミュニケーションを図る目的で、安全ミーティングを開催しています。現業職場を会場として2024年度は9回開催しました。



事故・災害に備えた訓練

▶ 事故復旧総合訓練

2024年度は南海本線 羽倉崎車庫にて大規模な事故や災害が発生したと想定し、負傷されたお客さまの救助、お客さまの避難誘導、損害箇所の復旧作業など全部門が参加する「事故復旧総合訓練」を実施しました。

避難誘導訓練

避難誘導時の連携強化を目的に、運輸部門と技術部門が協力して避難誘導訓練を実施し、情報収集、連携の確認を行いました。近隣の小学校の一部生徒さま、また、昨今インバウンドのお客さまにも鉄道を多くご利用いただいているため、外国人留学生にもご参加いただきました。鉄道事業本部外の従業員も乗客役として参加し、社員ワッペンを活用した支援活動を実践しました。



避難梯子によるお客さま誘導



搬送トコによるお客さま誘導



社長視察

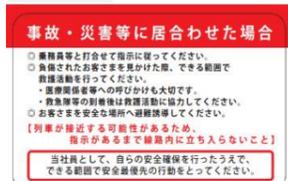
社員ワッペン

地震等の災害や事故が発生した場合、私服で列車内等に居合わせた従業員が、当社員であることを周囲に明示して円滑な支援活動（負傷者確認、避難誘導の補助等）を行うために全従業員に社員ワッペンを配布しています。

表面



裏面



施設・設備復旧訓練

羽倉崎車庫では技術部門の設備復旧作業のレベル向上を、堺工事事務所・施設部（建築設備）では異常時における連絡体制確立および情報連携の強化を目的とした訓練を実施しました。また、全社BCP（事業継続計画）訓練と中央対策本部との連携についても同時に訓練を実施しました。



電線路設備復旧作業



車両脱線復旧作業



線路設備復旧作業

▶ 鋼索線での
避難誘導訓練

線路を支障する倒木により、長時間運転を見合わせる想定で、係員がお客さまをケーブルカー車内から高野山駅まで誘導する訓練を実施しました。



駅へのお客さま誘導



避難梯子によるお客さま誘導



車両前面扉取り外しの様子

▶ トンネル内での
避難誘導訓練

高野線 天見駅～紀見峠駅間（紀見トンネル内）にて、乗客避難誘導の連携強化や勾配区間での併結訓練など、異常時の運転取扱い確認を目的とした訓練を実施しました。



臨時手信号による車両誘導



車両前面からお客さま誘導



トンネル内でのお客さま誘導

▶ 空港線合同訓練

大阪・関西万博開催を控え、鉄道テロを想定し、JR西日本と合同で沿線警察との連携強化を目的に、連絡通報・避難誘導・犯人制圧訓練を実施しました。



防護盾を使用し犯人と対峙



ベルトを使用した
粗暴犯の閉じ込め



警察による犯人制圧

▶ 異常時対応教育

沿線警察の指導のもと、技術部門の係員へ防犯教育を実施し、安全推進部による非常通報装置の操作方法、扉解放コックの取扱い等の教育も実施しました。



沿線警察による防犯教育



非常通報装置の操作教育



非常梯子の設置教育

防護品

※列車および主要駅事務所に配備



防護盾



フラッシュライト



さすまた



防刃手袋

自然災害への対応

和歌山車庫浸水時の対応 BCP・車両の避難訓練

2019年の台風19号による新幹線車両水没被害を踏まえ、同様の災害リスクを検討しました。男里川・櫻井川・紀の川の氾濫を想定し、和歌山市駅および和歌山車庫のBCP（車両避難計画）を策定しました。終列車後に車両を避難させる夜間訓練を実施し、水害時の対応力強化を図りました。



終列車後の車両避難訓練

発生事象別BCP（大阪府南部・和歌山県 大雪時の対応方）

2023年1月、長時間に亘る降雪により列車運行を見合わせる事象が発生したため、2024年度はそれらを想定した発生事象別BCPを策定しました。近年における災害の激甚化・頻発化傾向に即し、発災時の初動体制、迅速な復旧作業および事業継続を図り得る防災・減災体制を整えました。なお、2025年度は津波被害を想定したBCPの策定を予定しています。



高野線 極楽橋駅構内

駅係員・乗務員への対応（安全性向上）

運転士保護
メガネの導入

直射日光等による眩しさ軽減のため、運転士に保護メガネを2025年度中に導入する計画です。視認性向上および疲労軽減により更なる安全性の向上を図ります。



制帽着用
の一部省略

2025年7月より、駅係員および乗務員の熱中症対策のため、必要に応じて制帽着用の省略をしています。



4. 鉄道輸送の安全を守るために

安全教育の実施と技能の継承

乗務員（運転士・車掌）・駅係員教育

CAI※を活用した教育

※教育現場でコンピューターを活用すること。

電車の仕組み等をより理解しやすく反復的に学習出来るよう、デジタル教材を活用し、知識の向上に努めています。

現地見学を重視した教育

各職場の施設見学を積極的に実施することで、他部門の業務への理解を深め、鉄道運行に係わるすべての職場の役割と重要性についての意識向上を図っています。

実際の車両を使用した教育

車両故障時の応急処置や事故発生時の対応など、机上で学んだ知識を実際の車両を使って教育することで、理解を深めるとともに、現場で役立つ実践力の向上を図っています。



CAI教室での授業



車両機器の説明



電気施設の見学

技術係員教育

安全講習会や実地訓練、過去の事例分析などを行い、安全意識の醸成と技術継承に取り組んでいます。2024年度は、実技教育・技能競技会や模擬故障解決訓練を実施しました。

軌道作業車脱線復旧訓練



施設部・工務担当

電線路設備復旧訓練



施設部・電力担当

模擬故障解決訓練



運輸車両部・保守担当

分岐器実技訓練



施設部・信号担当

安全意識と安全レベルの向上

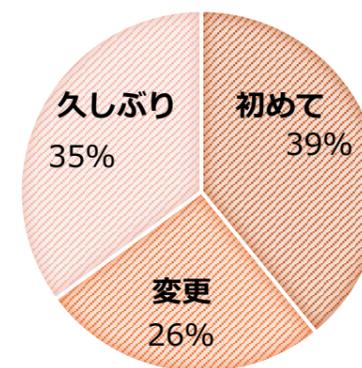
安全意識調査

安全に対する意識および安全管理体制に対する理解度を定量的に評価するために、2014年度から2年ごとに安全意識調査を実施し、各種施策に反映させることで、安全意識を高め、安全管理体制をより強固なものにするよう取り組んでいます。

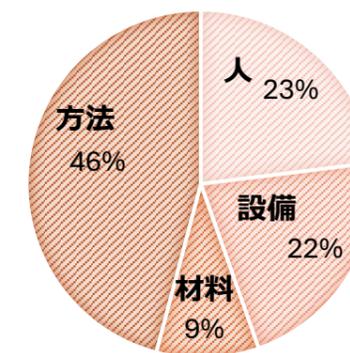
3H（初めて・変更・久しぶり）情報共有

ヒューマンエラーの多くは、3H（初めて・変更・久しぶり）の状況で発生しているため、各部門で3H事象の事前抽出を行い、対策について周知しています。

3H事象（事象別）



3H事象（起因別）



安全推進動画教材

当社で過去に発生した事故の事例を基に動画教材を製作しています。従業員教育などで活用することで、過去の事故を振り返り事故防止に努めています。



萩原天神駅ベビーカー戸ばさみ事故編

安全推進講演会

従業員における安全意識の高揚と、事故防止への取り組み強化を目的として、毎年外部講師による安全推進講演会を開催しています。2024年度は、安全と顧客満足を両立する「テーマパーク流の気づく力」についてご講演いただきました。



鉄道業務研究発表会

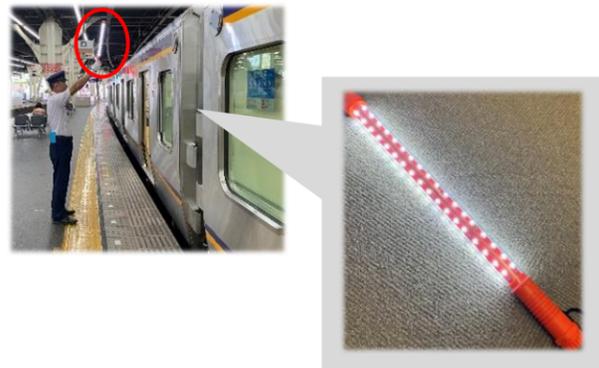
各部門における優れた「意識改革」の具体的な行動（業務改善）に関する業務研究の成果を発表する場として、毎年鉄道業務研究発表会を開催しています。鉄道事業本部全体に「意識改革」の取り組みを浸透させることをテーマとして、2024年度は4職場が発表を行いました。

🚋 ヒヤリハット担当者会

四半期ごとにヒヤリハット担当者会を開催し、各部門で投函されたヒヤリハット情報について議論を行っています。ヒヤリハット情報を部門以外から異なった視点で対策・処置を検討しています。ヒヤリハットが事故や災害に至らなかった理由、事故や災害を回避できた能力、その能力を育成するのに役立つ日頃の活動、さらにはストレスなど職場環境がどのような影響を与えているかを明らかにすることを目的として、「新ヒヤリハット報告」Safety IIで新たな視点からの労働災害防止を目指しています。

【2024年度実施一例】

報告部門	運輸車両部（運輸）
ヒヤリハット内容	河内長野駅1番線にて、降車お客さまにより前方の視認性が悪く、閉扉操作の際にお客さまを扉に挟みそうになった。
対策・処置	駅助役のホームでのお客さま整理により事なきを得ているが、閉扉合図そのものを認識が困難な状況が継続していたため、安全対策向上の施策としてロングタイプのLEDライトを導入。



安全を守る作業車たち

マルチプルタイタンパー



軌道検測車のデータを基に線路を補修し、乗り心地の向上を図っています。

軌道モーターカー



数十トンのレールなどの補修材料を積んだトローリーを工事現場まで運搬（牽引）しています。また台風などの自然災害時に線路の設備点検にも活用しています。

軌道検測車



列車が日々走行することで発生する小さな線路の歪みなどを把握するため、定期的に夜間運行を実施し、計測・解析・記録を行い、そのデータに基づき線路の管理や補修を行っています。

電気検測車



トローリー線の摩耗や架設状況の測定、ATS地上子や列車無線の電波状態を測定するため、終列車後の夜間に走行しています。

架線保守車



夜間作業で列車や駅設備などに、電気を供給する電線の点検や補修作業に使用しています。

軌道自転車



地震発生後や台風通過時の線路設備の点検を迅速に行えるよう、技術事務所に配備しています。

5. お客さまの安全を守るために

防災・減災の取り組み

🚋 駅・高架橋柱の耐震補強

南海トラフ巨大地震等の、今後発生が予測される大規模地震に備え、駅舎や高架橋柱などの耐震補強を計画的に実施しています。



南海本線 七道駅～堺駅間

🚋 危険樹木の計画的な伐採等

沿線樹木に対し、樹木医による健全度診断を実施し、樹木伐採等を行っています。2018年の台風21号の際には、倒木により約2週間にわたり運行を休止するなど、多くのお客さまにご迷惑をおかけしました。今後も計画的に危険樹木の対策を進め、増大する自然災害リスクの軽減に努めます。

高野線 上古沢駅～下古沢駅間



高野線 天見駅～紀見峠駅間



🚋 防災情報システム

気象観測装置・沿線情報装置からリアルタイムに情報を把握する「防災情報システム」を導入しています。各装置の警報区分ごとに定めた数値以上となった際、警報音が鳴動、警報表示灯が点灯し、列車の運転を規制します。防災情報システムは、輸送指令・電力指令システム区・施設保守指令区に設置しています。

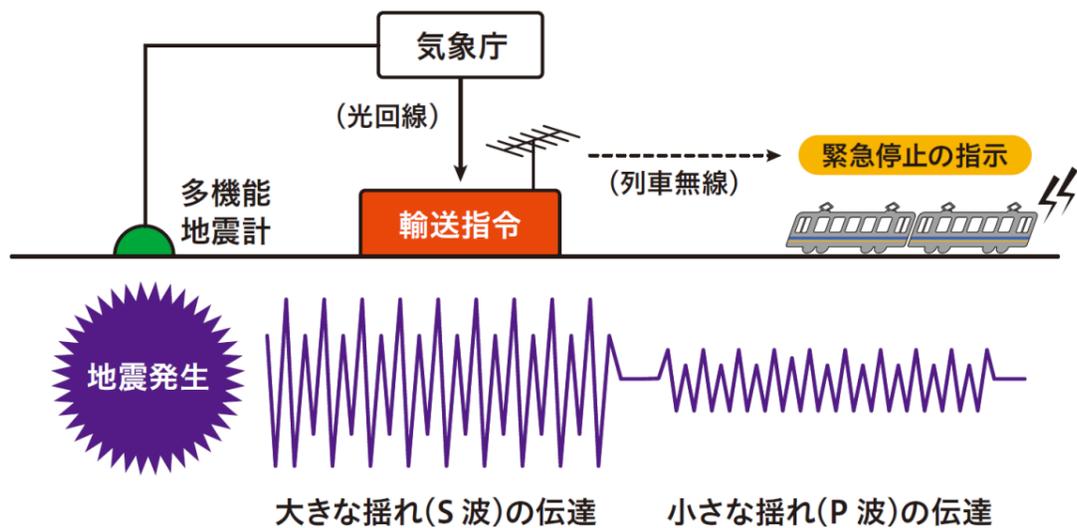
気象観測装置	沿線情報装置			
雨量警報装置 15箇所	地震警報装置 7箇所	河川水位警報装置 17箇所	冠水警報装置 3箇所	架道橋衝撃警報装置 2箇所
風速警報装置 12箇所		落石警報装置 17箇所	自動車転落警報装置 2箇所	橋梁異状検知装置 4箇所

リアルタイムで情報共有

防災情報システム

緊急地震速報システム

緊急地震速報システムは、地震発生時、震度5弱以上の地震波が当社沿線に到達する前に、全列車の運転に対して自動的に緊急停止を指示することにより、列車の安全を確保するものです。



津波ハザードマップによる避難場所・避難経路図の掲出と津波避難用看板

沿線地域における津波浸水予想区域を冊子にまとめ、乗務員が携帯しているほか、駅をはじめ関係職場に配付しています。大阪府・和歌山県が公表している避難対象地区（津波浸水エリア）の駅には、津波ハザードマップおよび避難場所・避難経路図を掲出し、列車が停車した際は津波到達前にお客さまを安全な場所へ誘導するため、駅間の施設等に津波避難用看板を設置しています。



最寄りの出口（踏切道または駅）へ誘導するために、線路の東側に線路と平行して約80～100m（電柱2本に1本程度）を標準として避難方向を表示しています。



堺駅の避難場所

お客さまへの情報提供の強化

公式ウェブサイト

列車運行情報を提供しており、日・英・中（簡体字・繁体字）・韓の5言語表示に対応しています。また、当社が運営する外国人向けウェブサイト(NANKAI TRAVEL GUIDE)を更新し、災害状況や遅延状況を15言語で掲載しています。

公式X（旧 Twitter）

列車運行情報を提供しており、日・英・中（簡体字・繁体字）・韓の5言語表示に対応しています。



改札口表示案内モニター

案内情報を表示するモニターを改札口付近に設置し、列車に遅れが発生した場合は運行状況を表示し、お客さまに情報提供を行っています。日・英・中（簡体字・繁体字）・韓の5言語表示に対応しています。



南海アプリ

スマートフォン向けアプリ「南海アプリ」の配信をしています。列車走行位置や駅情報などを発信するほか、当社路線に20分以上の遅延など運行支障が発生した場合は、プッシュ通知でお知らせしています。また、同アプリには「トイレ空き状況確認」、「席ゆずりあいアシスト」という生活サポート機能も備えています。



車内案内表示器

一部車両に設置し、列車に遅れが発生した場合などにお客さまに情報提供を行っています。日・英・中（簡体字）・韓の4言語表示に対応しています。



6. お客様や地域社会の皆さまとともに

お客様へのお願い

安全確保や定時運転のためにも、
皆さまのご理解とご協力をお願いします。

踏切では

- ✓ 一旦止まって、左右の安全を確認してから渡りましょう。
- ✓ 万が一閉じ込められたときは、遮断桿を押し上げて踏切外へ脱出してください。
- ✓ 踏切の警報が鳴動し、遮断桿が降りた時に、人や自転車、自動車を取り残された場合は、非常停止ボタンを押してください。



緊急時は非常停止ボタンを押して
電車を止めてください。



公式ホームページで配信中
安全啓発アニメーション「さちとの約束」
鉄道を安全にご利用いただくためのお願いをしています。

駅ホームでは

- 駆け込み乗車は危険です。
また、列車の遅れの原因ともなりますので、おやめください。
- 線路に転落した方など異常を発見したときは、ホームに設置している非常停止ボタンを押してください。
- 黄色の点字タイルは、目のご不自由な方の大切な「道しるべ」です。立ち止まったり、手荷物を置かないでください。
- 電車が到着・発車する際に、黄色の点字タイルの内側までお下がりください。



緊急時は非常停止ボタンを押して電車を止めてください。

ホームでは
L字空間から離れて
ご通行ください

L字空間とは？
L字空間は走行する電車と近く、大変危険です
お客様の安全が確認できるまで、
電車の発車を見合わせる場合があります

~すべては安全のために~

電車と点字ブロックの間の空間

**黄色の点字タイルの内側まで
おさがりください。**

お客様の安全を確認できるまで、電車は発車いたしません。
安全確認ができない場合は、放送・声かけ・手笛により注意喚起を行います。

ホームでの移動時は
黄色の点字ブロックの内側を
ご通行ください

CP(色彩心理)ラインとは？
駅ホームの縁部部であることを
視覚的に知らせるために着色されたライン

ホームの端は大変危険です
歩きスマホ等による
ホームからの転落にご注意ください

~すべては安全のために~

ホームでの「歩きスマホ」は危険です。

歩きスマホ、ゲーム機などを使用しながらの移動は、駅ホームからの転落事故、電車との接触事故、お客さまどうしの接触の原因となります。
大変危険ですので、おやめください。

ホームでの声かけ・見守りをお願いします。

駅ホームや車内で、お年寄りや体のご不自由なお客さまがいらっしゃいましたら、思いやりを持ったお声かけで、やさしい社会づくりにご協力をお願いします。
(国土交通省や鉄道事業者が連携した「駅ホームでの声かけ・見守り促進」キャンペーンや、関西鉄道事業者20社局による「声かけ・サポート」運動に参加しています)



エスカレーター利用時のお願いです。

エスカレーターでの歩行は大変危険です。立ち止まってご利用ください。
キャリーケースはしっかりと手でささえてください。



車内では

緊急時は非常通報装置のボタンを押してください。

車内で非常事態が発生したときは、車内非常通報装置で直ちに乗務員にお知らせください。



扉収納部への引き込まれに注意してください。

扉が開く際には、扉収納部に手やかばんなどが引き込まれないようご注意ください。特に小さなお子様をお連れのお客さまは、お子さまが手を挟まれることのないよう、十分にご配慮ください。

急停車時にご注意ください。

安全確保のため、走行中やむを得ず急ブレーキをかける場合があります。走行中はつり革や手すりをお持ちいただく等、事故防止にご協力をお願いします。



車内非常通報装置（乗務員へ通報するとき）

車内で緊急事態が発生した場合に、乗務員に知らせることができます。非常通報装置には、以下のタイプがあります。

▶ **通話可能タイプ** 乗務員が応答後、マイクに話しかけると通話ができます。

▶ **通報のみタイプ** 異常を知らせることで、乗務員が駆けつけます。

フタを開けるとボタンがあり、押すことで乗務員に知らせます。乗務員室ではベル・警報音が鳴ります。



ドア開放コック（緊急脱出が必要なとき）

コックを手前に引くと、手でドアを開けることができます。

※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（車内で火災が発生したとき）

火災発生時に使用できるよう、全車両に設置しています。



皆さまの声をうけて

お客さまや沿線住民の方の声にお応えし、
継続的に安全性の向上に努めてまいります。

踏切の安全

沿線自治体と協力し、踏切道の幅を広げて歩道と車道を分離、歩行者の安全性を高める工事を進めています。現在、南海本線 貝塚11号踏切道の工事を進めており、2025年度中に完成予定です。



地域社会と協力した取り組み

これからも地域・社会と一体となって、
皆さまの安全を守り続けていきます。

鉄道学校

鉄道研修センター（運転士、車掌、駅係員の各種養成や研修する施設）にて、車掌体験・クイズ大会などを親子（小学生対象）で楽しみながら参加していただき、安全啓発活動に取り組んでいます。



出前教室

沿線にある学校等を訪問し、鉄道利用時のマナー啓発や安全に関する知識を深めていただき、当社への親しみを感じていただけるよう、ファンづくりに取り組んでいます。2024年度は小学校、中学校等20箇所「出前教室」を実施しました。



通話可能タイプ



丸カバーをスライド



通報のみタイプ



カバーを見開き



通話可能タイプ （車椅子スペース）



カバーを上方へスライド



特集. 泉北線 (旧 泉北高速鉄道)

泉北線のご紹介

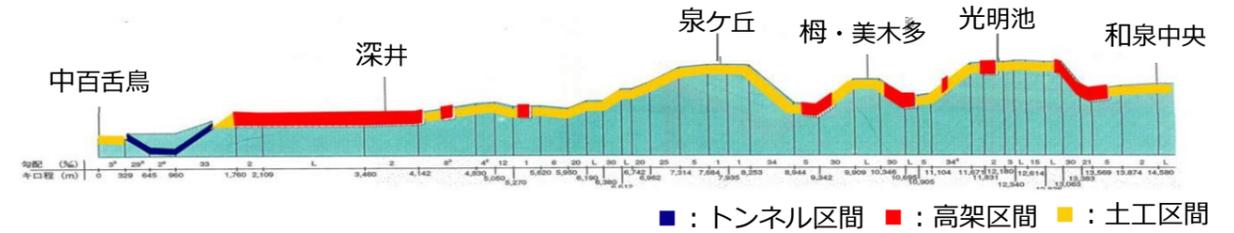
泉北線の駅や特徴について

2025年4月1日より、「泉北高速鉄道線」は「泉北線」と改称され、南海電鉄の路線として営業を開始しました。泉北線は大阪府堺市と和泉市を走り、郊外住宅地と都心とを結ぶ交通機関として、1日平均12万人に利用されています。泉北線には5駅あり、所要時間は16分です。



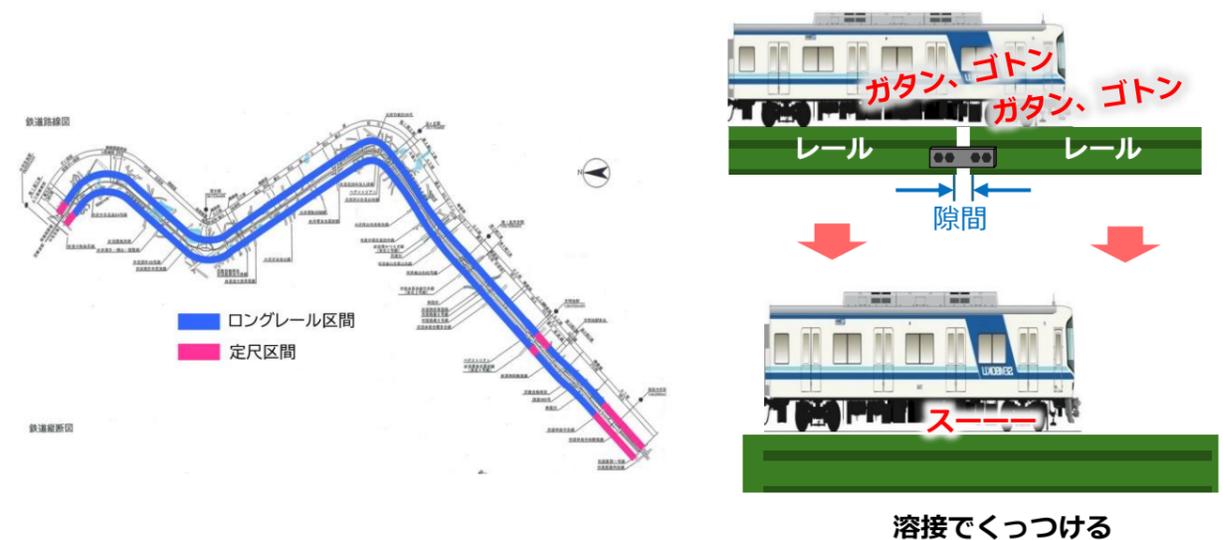
特徴 ①

アップダウンが多い線路です。



特徴 ②

「踏切がないこと」や「分岐器が少ないこと」により、ロングレールを採用しています。そのため、電車の走る音が少なくなっています。



安全方針

2009.6.26改正

1. 安全最優先を原則とし、
協力一致して事故の防止に努めます。
2. 輸送の安全に関する法令、規程を遵守し、
厳正、忠実に職務を遂行します。
3. 作業にあたり、必要な確認を励行し、
最も安全と思われる取扱いを実行します。
4. 事故・災害が発生したときは、
人命救助を最優先に考え行動し、
すみやかに安全適切な処置をとります。
5. 安全管理体制を適正に運用し、
不断の改善に努めます。

- 2025年9月 発行 -

南海電気鉄道株式会社

鉄道事業本部 安全推進部

Nankai Electric Railway Co.,Ltd.

Railway Business Division

Safety Planning & Management Department