

安全報告書 2026

南海電気鉄道株式会社

Nankai Electric Railway Co.,Ltd.

SAFETY REPORT 2026



GRAN 天空
TENKU

目次

	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
	2025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
	自動運転に向けた取り組み	…19
5	お客さまの安全を守るために	…20
	防災・減災への取り組み	…20
	自然災害発生時の運転規制と運転再開までの流れ	…22
	お客さまへの情報提供の強化	…23
6	お客さまや地域社会の皆さまとともに	…24
	お客さまへのお願い	…24
	皆さまの声を受けて・地域社会と協力した取り組み	…27

ごあいさつ

南海電気鉄道株式会社

取締役社長

梶谷 知志



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。

本年4月1日、当社は新生「南海電気鉄道株式会社」として、人口構造の変化、技術革新、価値観の多様化、自然災害リスクの高まり等の事業を取り巻く変化に適応するとともに、その変化を成長の機会として捉え、大胆に持続可能な鉄道会社へと進化を遂げるため、新たな一歩を踏み出しました。こうした大きな転換期におきましても、「安全・安心」の提供は変わることのない使命であり、引き続き経営の最重要課題として取り組んでまいります。

安全対策として、ハード面では、「NANKAIグループ中期経営計画2025－2027」の重点戦略である「未来を拓く公共交通事業への変革」の一環として、2025年度には8300系12両の新造や1000系6両の更新、中百舌鳥駅1・2番線のホームドア工事着手、新今宮駅1番線での転落検知システム等の各種安全対策を整備しました。2026年度におきましても「鉄道事業の持続可能性を高める安全・安定的な輸送基盤の強化」に向けた安全投資を集中的かつ確実に実行してまいります。

ソフト面では、これまでの「確認会話」や「3H（初めて・変更・久しぶり）」「3S（即座に・その場で・正直に）」といったヒューマンエラーや事故防止に向けた取り組みはもちろんのこと、安全管理において「事故や失敗の原因を分析し再発を防ぐ」という従来の考え方（セーフティⅠ）に加え、「なぜ日常業務がうまくいっているのか」に着目する新たな考え方（セーフティⅡ）を取り入れ、日常業務に潜在するリスクを先取りして把握し、事故やトラブルの未然防止につなげる「安全・安心を創り出す」取り組みを実践しています。また、当社沿線での大規模な被害が想定される南海トラフ地震や大津波の発生時に備えた実践的な訓練や救出活動が困難な山岳エリアにおける列車の運行不能を想定した訓練等にも積極的に取り組んでいます。さらには、安全かつ継続的なサービスを提供する重要インフラとしての使命を全うするため、2026年度から安全管理体制に特に重要性が増している情報セキュリティ対策を新たに組み込み、より一層の安全性向上に努めてまいります。今後も「安全最優先」の考え方のもと、「安全・安心を礎に、愛され続ける鉄道」を目指し、お客さまや沿線の皆さまからの信頼をいただき、選んでいただけるよう、従業員が一丸となっ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、お客さま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、安全推進委員会（委員長：社長）と安全推進実行委員会（委員長：安全統括管理者）を中心に、「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本部長を、運転管理者に運転車両部長を選任し、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創造部が、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。

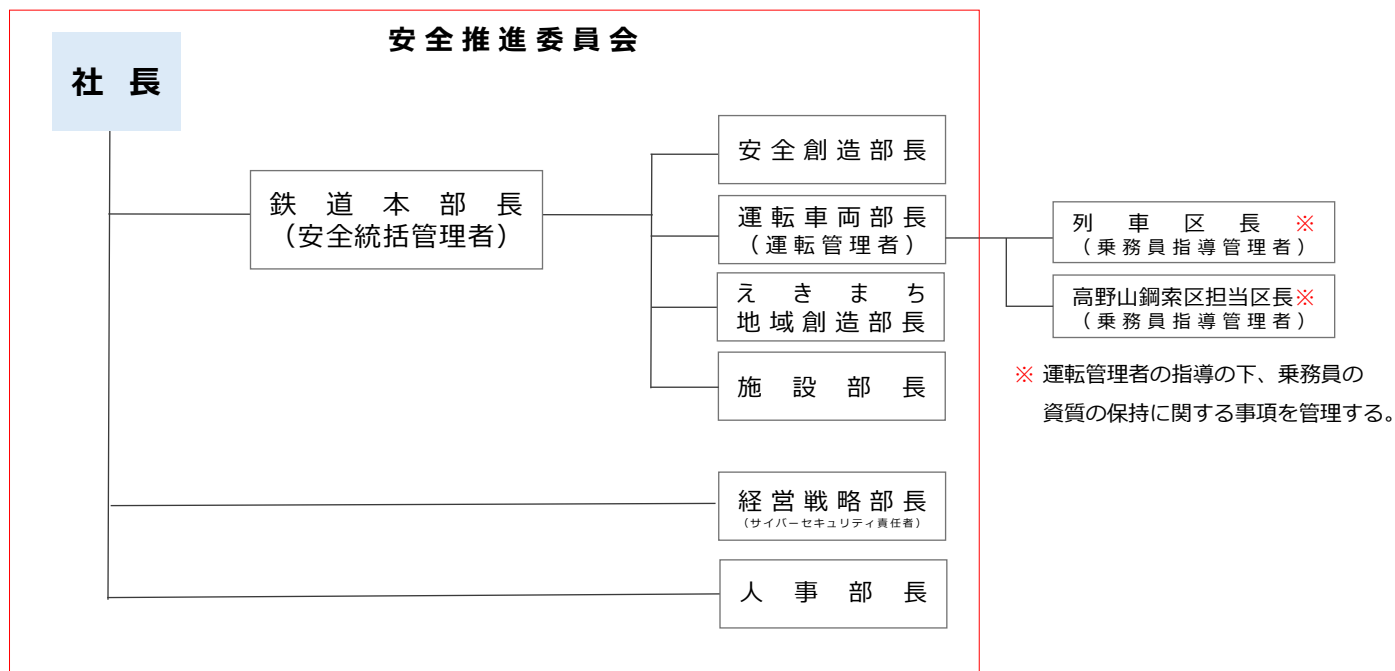


安全推進委員会

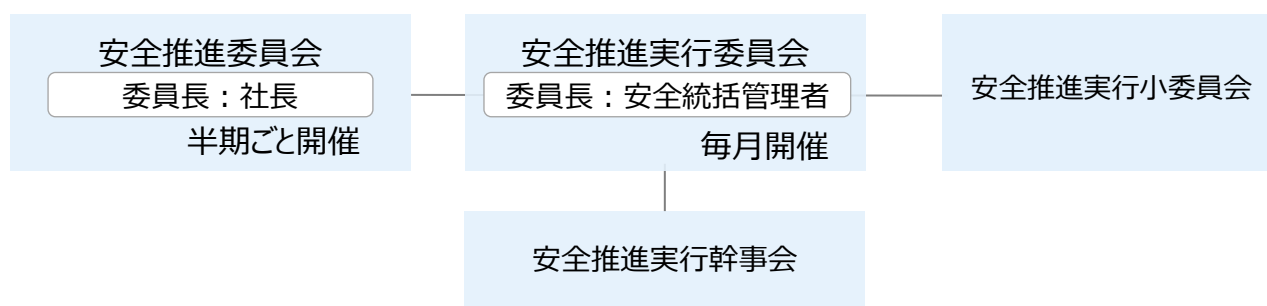
- 安全重点施策の策定
- 具体的施策や対策の実施
- 対策の進捗管理や効果確認
および監査の実施
- 施策や対策の見直し・改善の実施
(マネジメントレビュー)

P ▶ D ▶ C ▶ A を推進する駆動力

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、2025年度の安全重点施策として右記の6項目を定めて取り組みました。

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。

2025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
2. 施設改善による重大事故防止、駅ホーム、踏切の安全性向上
3. 車両及び設備更新、改善による保安度向上
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
5. 安全を支える人財の育成と技術継承
6. ヒューマンエラーの防止

安全への投資

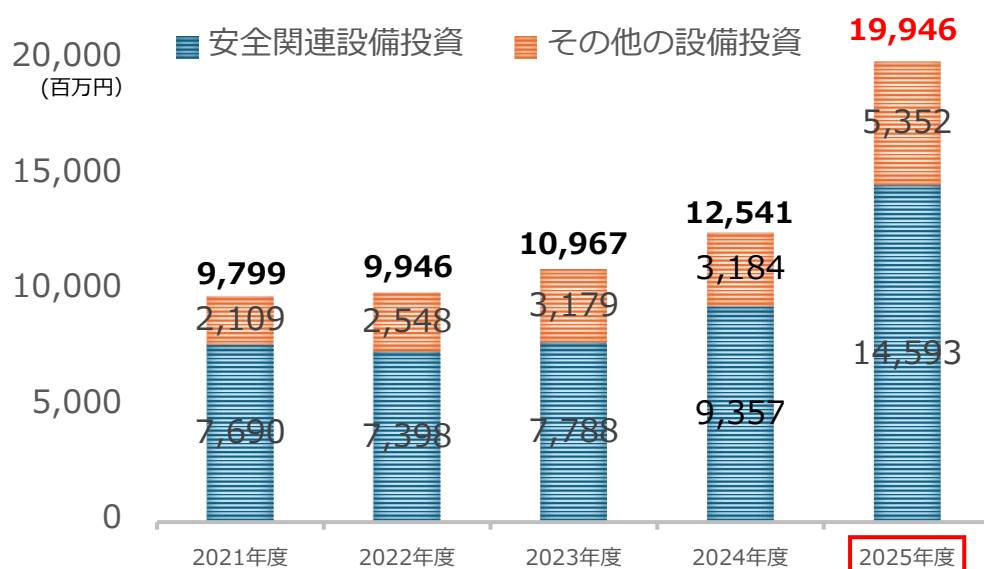
必要な安全対策を滞りなく計画的に実施するため、2025年度は施設・車両などの更新・改善のために約146億を投資しました。これは激甚化する自然災害に備えた防災、減災対策および、安全性向上のための設備更新を推進するものです。

2026年度も引き続き安全施策を計画的に推進します。

2025年度 設備投資

- ・ 駅ホーム、車庫内の安全性向上
- ・ 8300系12両の新造
- ・ 車内防犯カメラ設置（設置率 50%）
- ・ 自動運転・ワンマン運転
- ・ 駅ホーム施設更新
- ・ 連続立体交差事業
- ・ 耐震補強工事
- ・ 防災工事
- ・ CBM導入

※CBM：設備状態を監視し、必要時に整備する保全方式



金剛駅下りホーム待合室改修



住吉東駅ホーム上屋スレート屋根鋼製化

2. 鉄道運転事故・輸送障害・インシデントの発生状況

2025年度の発生状況・行政指導等

2025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。

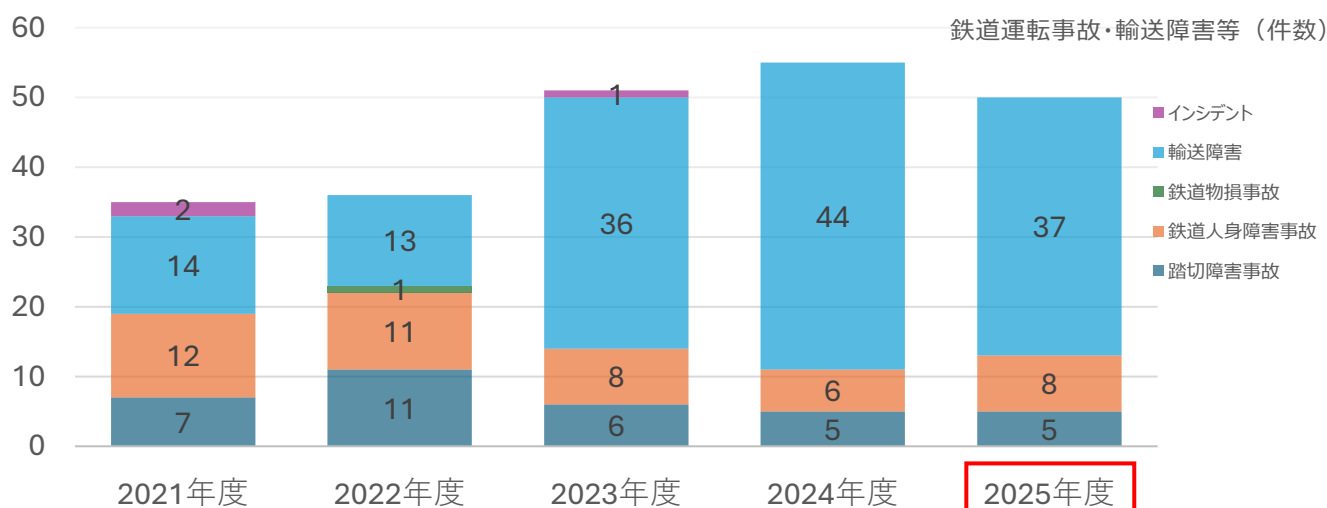
➤ 当社への行政指導はありませんでした。

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	8	0	4	6	9	18

最近5年間の発生状況



5年間の事故の件数



< 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

駅ホームの安全対策



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、モニターでお客さまの乗降を確認します。



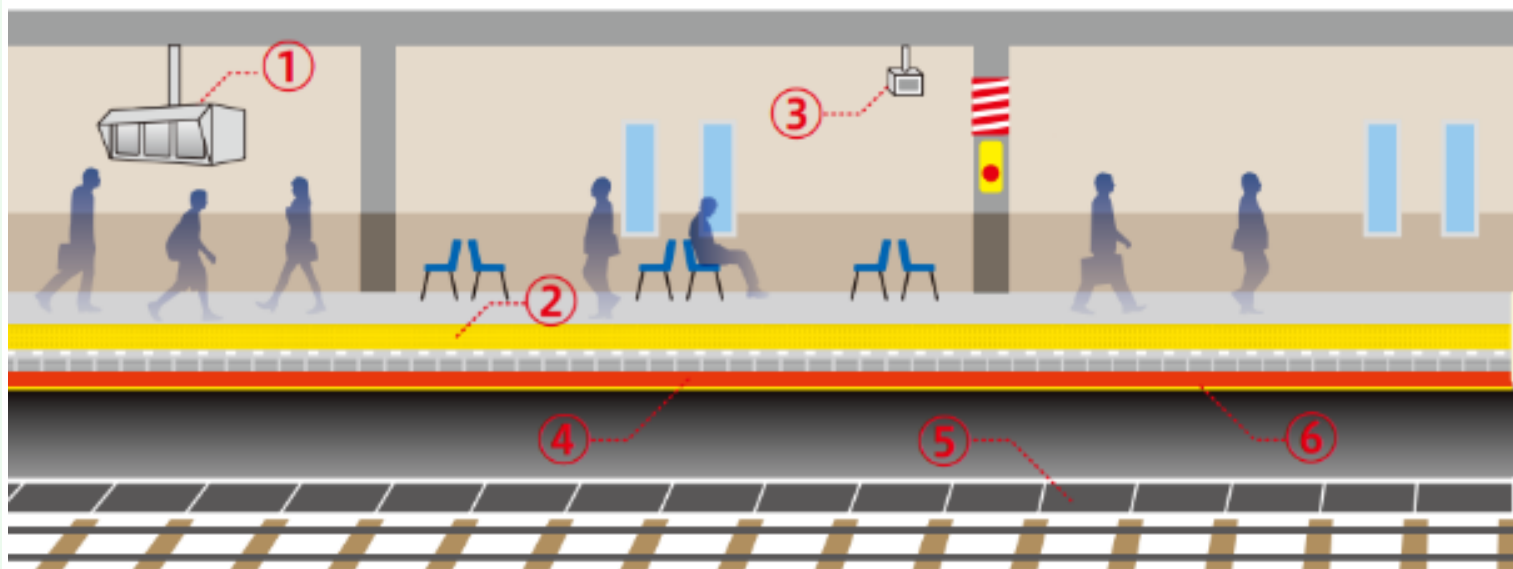
② 内方線付き点状ブロック

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。2026年3月末現在、82駅に設置済み。



③ 転落検知システム

ホームから線路への転落を2Dセンサが自動で検知し、ホームの非常通報装置と連動して接近中の列車に異常を知らせます。新今宮駅に設置しています。



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、より安全に電車に乗り降りしていただく設備です。難波駅をはじめ、6駅に設置しています。



⑤ 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転落検知マットが検知し、ホーム端の特殊信号発光機が点灯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。新今宮駅に設置しています。



⑥ 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。2026年3月末現在、15駅で実施済み。



⑦ 大開口ホームドア

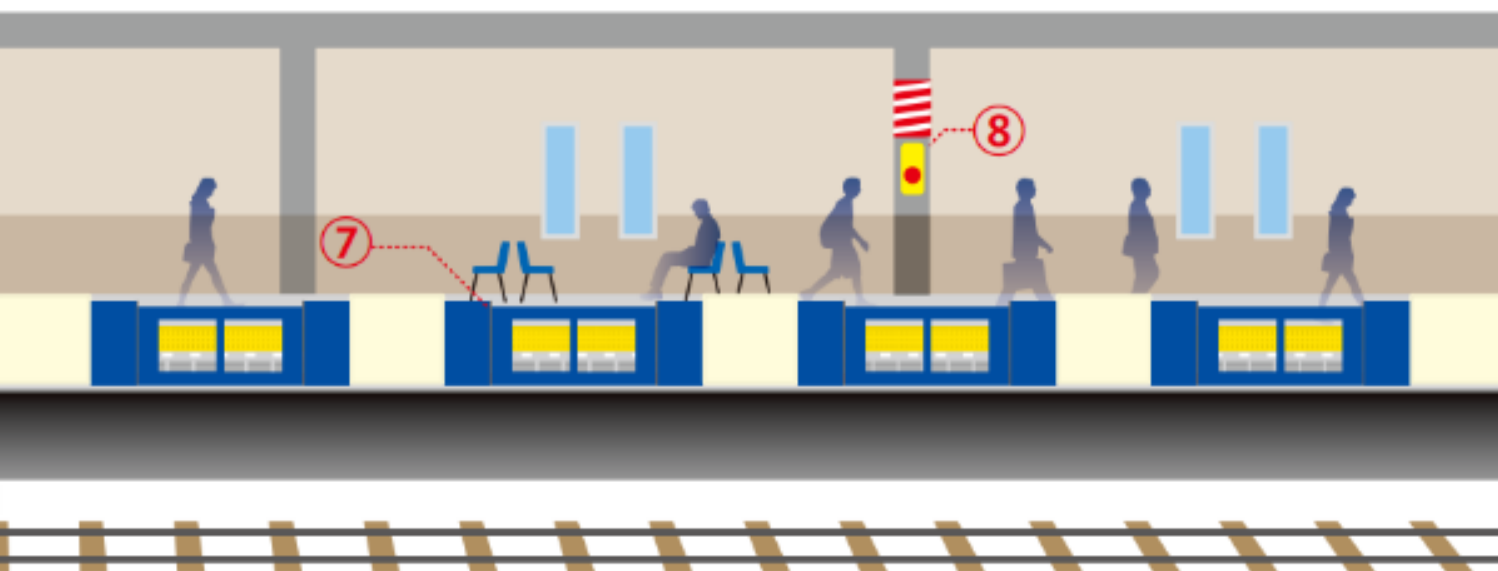
駅ホーム上の安全性向上のため、大開口ホームドアを設置しています。

難波駅1番のりば、中百舌鳥駅3・4番線、和泉中央駅1・2番線に設置しています。



⑧ 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。



ベンチの配置

お客さまがベンチから立ち上がった際のホームからの転落防止を目的として、ベンチを線路に対して直角方向に設置しています。



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、モニターでお客さま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

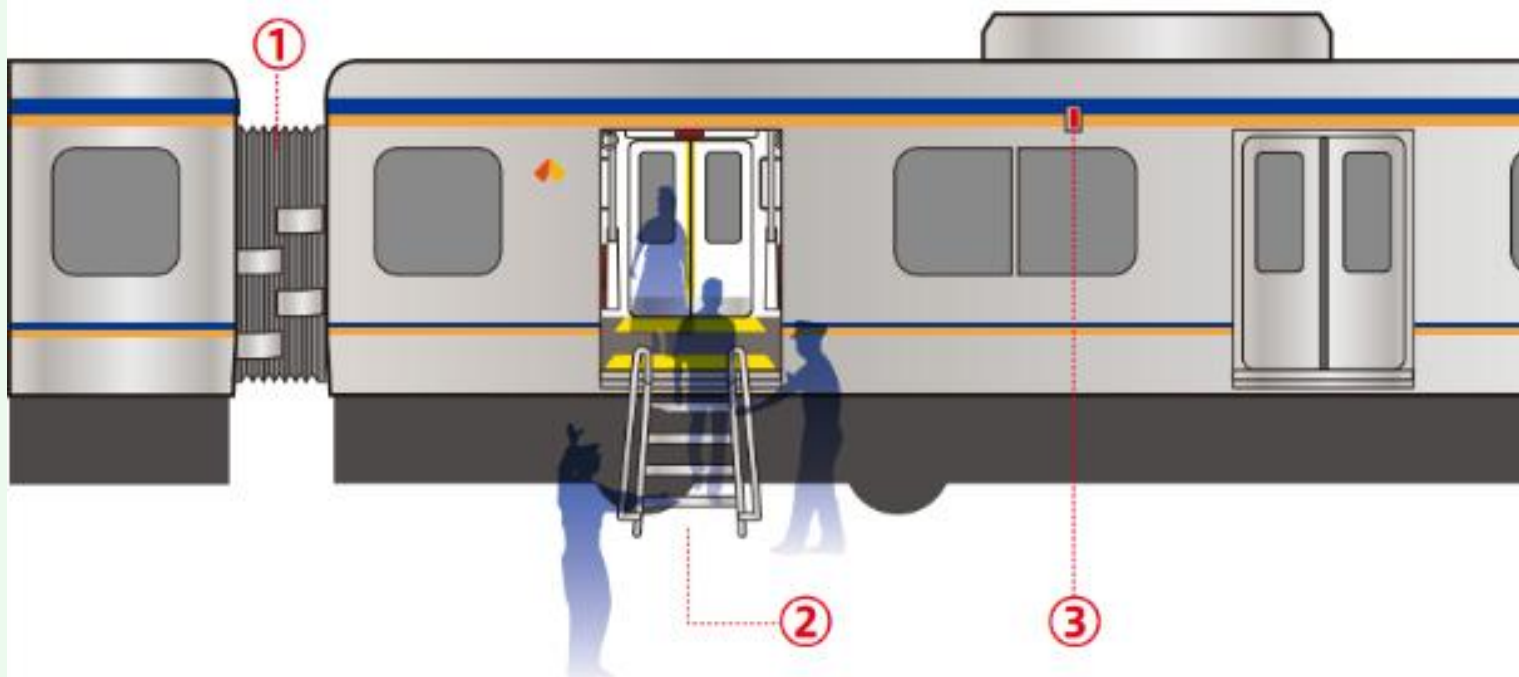
① 転落防止木口

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、転落防止木口を設置しています。

転落防止放送装置

先頭車どうしの連結部では、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、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。



② 車載型非常梯子

異常時などにより列車が駅間で停車した場合、お客さまが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付近に設置しますが、状況により運転台の正面扉に設置します。



③ 戸閉車側灯

扉が開くと赤色ランプが点灯し、扉が閉まると消灯します。なお、ランプが点灯したままの状態では列車は発車できません。



④ 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。



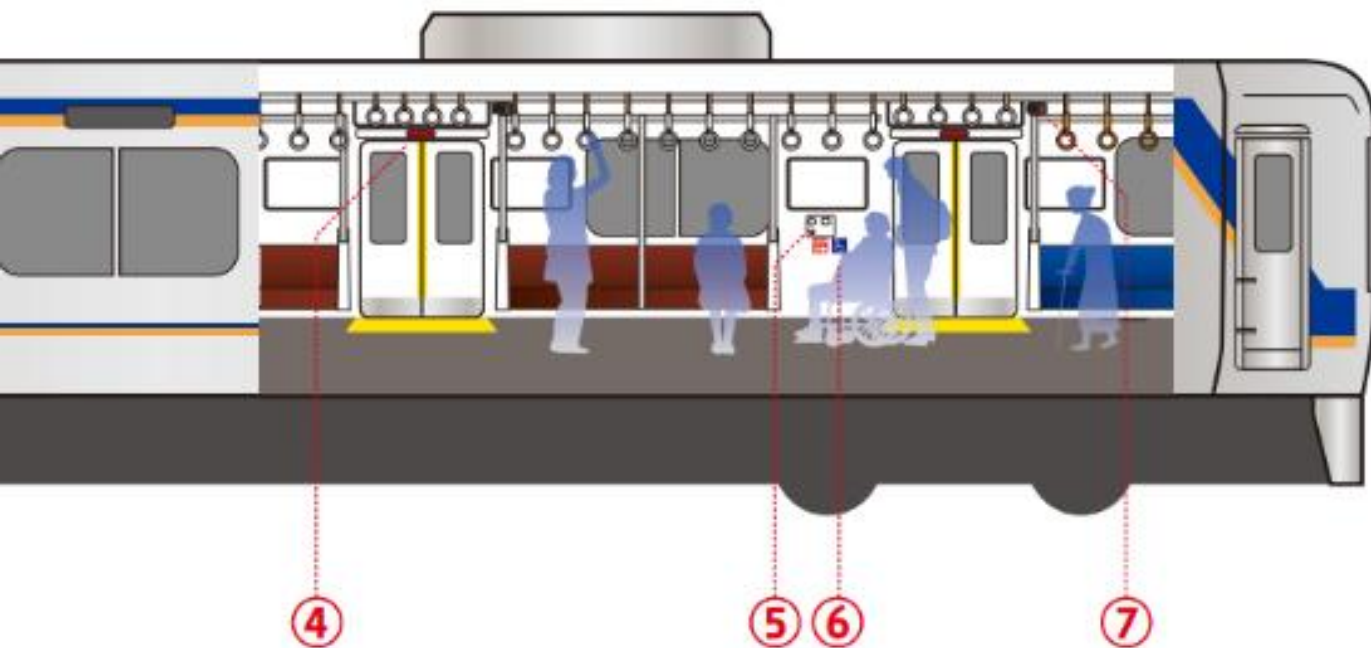
⑤ 非常通報装置

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。



⑥ 車椅子スペース

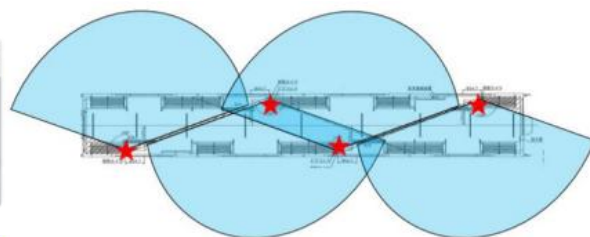
車椅子をご利用のお客さまに安全にご乗車いただけるよう、一部車両に車椅子スペースを設けています。



⑦ 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。

(2026年3月末現在 416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)

踏切の安全対策

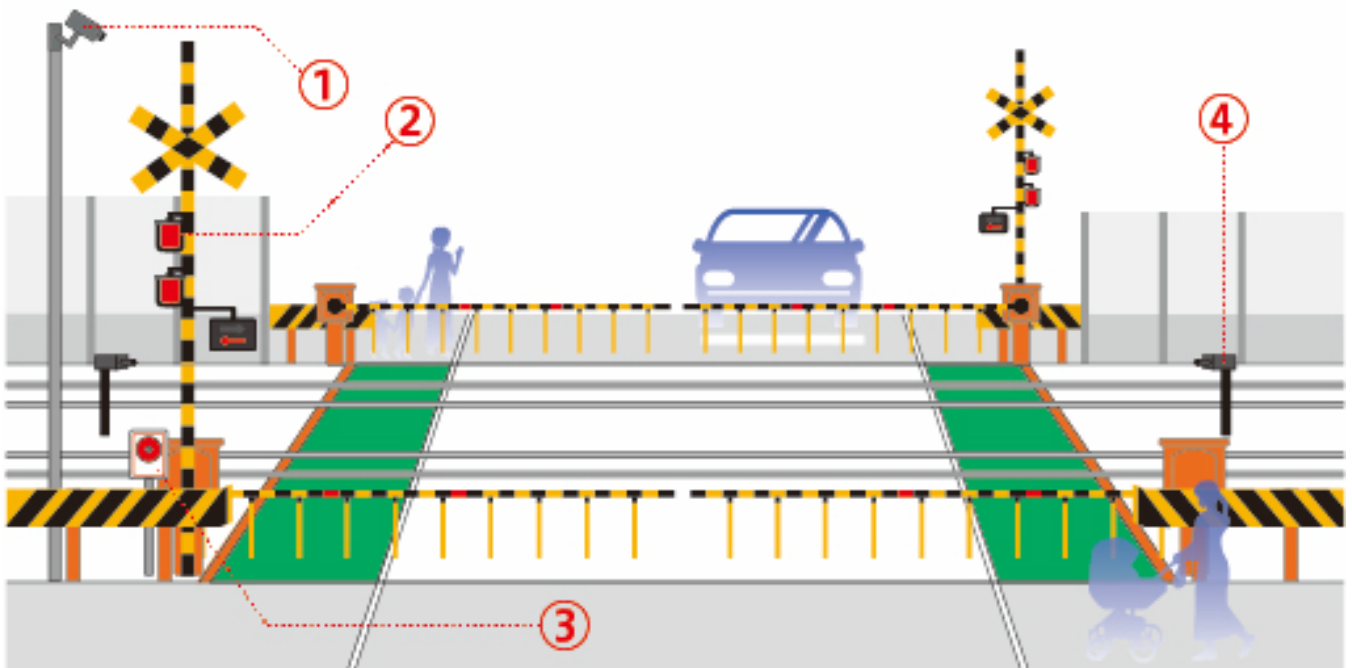
① 踏切監視カメラ

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。



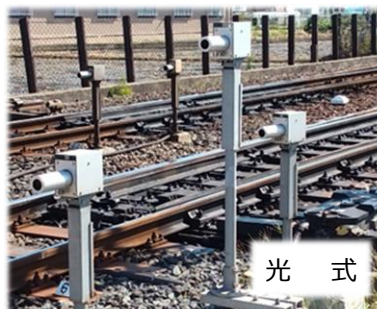
③ 踏切支障報知装置

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。



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。



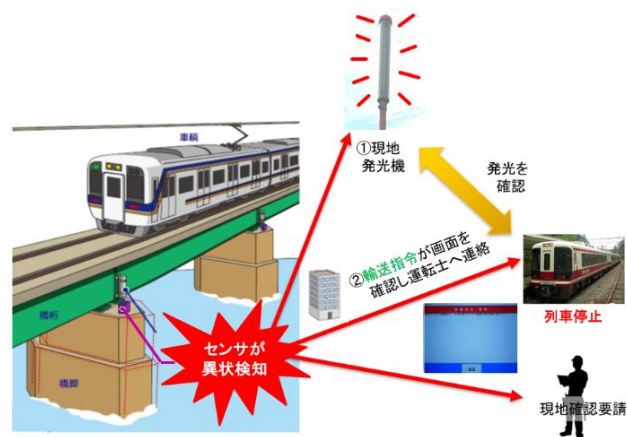
橋梁の安全対策

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) 紀ノ川橋梁

(高野線) 大和川橋梁



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2025年6月に完了しました。



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完了しています。また、安全性を維持するため、定期的に橋梁の詳細調査や点検を実施し、必要に応じて補修・修繕工事を行っています。



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）、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7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り替え、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し13箇所の踏切を廃止。2025年度末で鉄道工事を完了。高石市による側道整備が進行中。
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（堺市内）連続立体交差事業
浜寺公園駅部



南海本線（堺市内）連続立体交差事業
諏訪ノ森駅～浜寺公園駅間

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。2025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。



輸送指令 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2025年度は8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

2025年度は泉北線 光明池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として、運輸部門と技術部門が合同で避難誘導訓練を実施し、情報収集や連携体制の確認を行いました。訓練には、地域の消防署、近隣の小学校の児童や沿線にお住まいの外国人の方々にも参加いただき、多様なお客さまを想定した避難誘導を実施しました。また、鉄道本部以外の社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の様子



車両からお客さまが直接降車する様子



消防による負傷者搬送の様子

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社員が、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）を行うために全社員にワッペンを配布しています。

表面



裏面

事故・災害等に居合わせた場合

- ① 乗務員等と打合せて指示に従ってください。
- ② 負傷されたお客さまを見つけた際、できる範囲で救済活動を行ってください。
- ・ 医療関係者等への呼びかけも大切です。
- ・ 救急隊等の到着後は救済活動に協力してください。
- ③ お客さまを安全な場所へ避難誘導してください。

【列車が接近する可能性があるため、指示があるまで線路内に立ち入らないこと】

当社員として、自らの安全確保を行ったうえで、できる範囲で安全最優先の行動をとってください。

施設・設備復旧訓練

技術部門の設備復旧作業のレベル向上および異常時における連絡体制・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

土砂崩れの発生により長時間の運転見合わせとなった状況を想定し、ケーブルカー車内から高野山駅および極楽橋駅までのお客さま避難誘導訓練を実施しました。



車内でのお客さま誘導



駅へのお客さま誘導



非常梯子によるお客さま誘導

橋梁上の避難誘導訓練

南海本線羽倉崎車庫において、橋梁上で列車が車両故障により非常停止した状況を想定し、渡り板を使用した列車間のお客さま避難誘導訓練を実施しました。



車両間渡り板設置（車両側面）



車両間渡り板設置（車両前面）



車両間渡り板組立

空港線合同訓練

JR西日本と合同で、異常時のお客さま救済を最優先とした対応力の向上と両社の連携強化を目的に、避難誘導訓練等を実施しました。



発煙筒による列車防護訓練



車両間渡り板を使用したお客さま避難誘導訓練



異常時対応訓練

沿線警察の指導のもと、技術部門の係員を対象に防犯教育を実施するとともに、安全推進部（現 安全創造部）による非常通報装置の操作方法や扉解放コックの取扱いに関する訓練を行いました。



沿線警察による防犯教育



非常梯子の設置訓練

自然災害への対応

発生事象別BCP（大阪府南部・和歌山県 津波警報時の対応方）

2025年7月、カムチャツカ半島付近で発生したマグニチュード8.8の巨大地震に伴い、日本各地に津波警報・注意報が発表されました。当社沿線では、大阪湾沿岸に津波注意報、和歌山県北部に津波警報が発表され、お客さまと社員の安全確保を最優先として、南海本線、多奈川線、加太線および和歌山港線で長時間にわたり運転を見合わせました。この事象を踏まえ、津波発生時における初動対応から運転再開までの行動を整理した「発生事象別BCP」を策定しました。今後、同様の事象が発生した際には、本BCPを活用し、迅速かつ的確な対応による早期復旧に努めてまいります。



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の水没被害を踏まえ、当社における同様の災害リスクについて検討を行いました。男里川、樫井川および紀の川の氾濫を想定し、和歌山市駅および和歌山車庫におけるBCP（車両避難計画）を策定しました。また、終列車後に車両を避難させる夜間訓練を実施し、水害発生時の対応力強化を図りました。



終列車後の車両避難訓練

駅係員・乗務員への対応（安全性向上）

動物用捕獲器（ケモノキャッチャー）

動物との接触事故発生時に迅速な対応を行うため、動物を安全かつ衛生的に回収・搬送できる専用器具を導入しています。



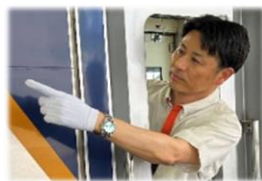
運転士保護メガネの導入

運転士の視認性向上および疲労軽減によるさらなる安全性の向上を目的として、直射日光などによる眩しさを軽減するための保護メガネを導入しています。



制帽着用の一部省略

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。



防護品一覧



防護盾



フラッシュライト



さすまた



防刃手袋



催涙スプレー

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

※CAI：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、鉄道運行に関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。2025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。



電線路設備復旧訓練

施設部・電力担当



模擬故障訓練

運転車両部・保守担当



軌道作業車脱線復旧訓練

施設部・工務担当



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

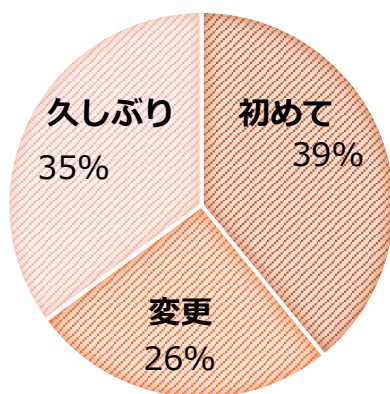
安全意識調査

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。

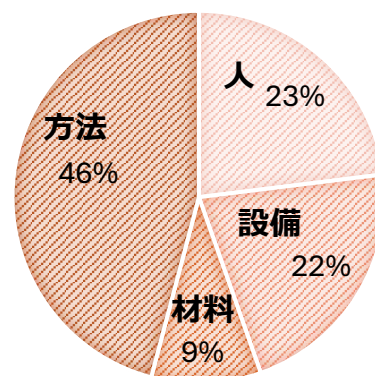
3H（初めて・変更・久しぶり）情報共有

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

事故の風化防止と教訓の継承、社員の安全意識向上を図るため、安全推進動画「南海高野線 小原田車庫内 車両脱線事故篇」を制作しました。当社で過去に発生した事故を題材とした動画教材を社員教育に活用し、事故の風化防止と安全意識の向上に取り組んでいます。



小原田車庫 車両脱線事故篇

安全推進講演会

社員の安全意識向上と、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。

2025年度は、「セーフティⅡとは？『失敗を減らす』から『成功を増やす』へ」をテーマに講演を行いました。



鉄道業務研究発表会

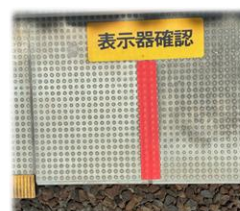
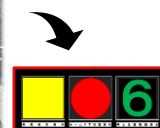
各部門における優れた「意識改革」の具体的な行動に関する業務研究の成果を発表する場として、毎年鉄道業務研究発表会を開催しています。鉄道本部全体に「業務改善」の意識を浸透させることを目的として、2025年度は4職場が発表を行いました。

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った日頃の活動、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（セーフティⅡ）」で新たな視点からの事故防止・労働災害防止を目指しています。

【2025年度 実施一例】

報告部門	運輸車両部（現 運転車両部）
ヒヤリハット内容	中百舌鳥駅4番線到着の際、ホームドアが開扉してから車両側の扉を開扉すべきところ、ホームドアの開扉前に開けてしまった。
対策・処置	ホームドア設置駅でも確認行動を徹底するため、停止位置両数表示付近に「表示器確認」シールを貼付し、停止位置範囲表示器とホームドア状態表示器の確認を促した。



安全を守る作業車たち

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。

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。

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



夜間作業で列車などに、電気を供給する電線路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。

自動運転に向けた取り組み

将来にわたり安全で安定した鉄道輸送を提供するため、最新技術を活用した自動運転の導入に取り組んでいます。2022年度からGOA2.5自動運転の実証試験に向けた準備を開始し、和歌山港線において延べ7,200kmにわたる走行試験を実施してきました。検証結果については、有識者で構成される「GOA2.5自動運転検討委員会」による安全性評価を受けており、2027年度に高師浜線（羽衣駅～高師浜駅間）での運用開始を予定しています。

GOA2.5とは

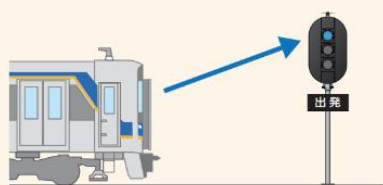
GOA（Grade of Automation）は鉄道の自動化レベルを示す指標です。GOA2.5は「係員付き自動運転」と呼ばれ、列車の加速・減速・停車などを自動で行いながら、列車の前頭に乗務する係員が安全確認や異常時対応を行う方式です。安全性と導入効果の両立が期待されています。

自動化レベル (IEC/JISによる定義*)	乗務形態のイメージ (「」内は係員の主な作業)	国内の導入状況
GOA0 自走運転 TOS	 運転士（および車掌）	路面電車
GOA1 非自動運転 NTO	 運転士（および車掌）	踏切道がある等の一般的な路線
GOA2 半自動運転 STO	 運転士〔列車起動、緊急停止操作、避難誘導等〕	一部の地下鉄 等
GOA2.5 (緊急停止操作等を行う係員付き自動運転) (⇒IEC及びJISには定義されていない)	 列車の前頭に乗務する係員〔緊急停止操作、避難誘導等〕 国際規格には定義されていない日本独自の自動化レベルの指標	無し
GOA3 添乗員付き自動運転 DTO	 列車に乗務する係員〔避難誘導等〕	一部のモノレール
GOA4 自動運転 UTO	 係員の乗務無し	一部の新交通 等

※IEC 62267 (JIS E 3802): 自動運転都市内軌道旅客輸送システムによる定義
(IEC: 国際電気標準会議 (International Electrotechnical Commission) 電気及び電子技術分野の国際規格の作成を行う国際標準化機関)

係員は、運転士免許を有しておらず、主に以下の役割を担います。

列車出発時の情報入力操作



① GOA2.5係員が進路の
開通状態を確認する

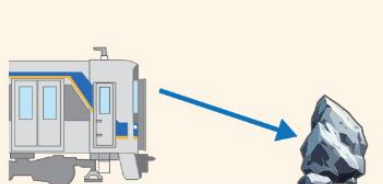


② 出発要求ボタンを押下する



③ 列車は走行を開始する

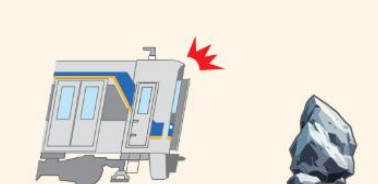
前方支障物発見時の緊急停止操作



① GOA2.5係員が進路に
支障物を発見した



② 緊急停止ボタンを押下する



③ 列車は緊急停止する

速度制限発生時の臨時速度制限設定操作



① 25km/h以下の運転規制が発令



② 指令員の指示により臨時速度
制限設定操作を行う



③ 列車の速度が25km/h以下で走行する

5. お客様の安全を守るために

防災・減災への取り組み

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 粉浜駅 ～ 住吉大社駅間

危険樹木の計画的な伐採等

樹木医による健全度診断を実施し、倒木や枝折れの恐れがある樹木を把握したうえで、伐採や剪定など必要な対策を進めています。近年は台風や集中豪雨、強風など自然災害の激甚化・頻発化により、鉄道運行へ与える影響が大きくなっていることから、今後も計画的な調査・点検を継続し、危険樹木の対策を着実に推進していきます。



高野線 紀伊細川駅～紀伊神谷駅間

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



雨量警報装置
17箇所



地震警報装置
8箇所



風速警報装置
14箇所

沿線情報装置



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



落石警報装置
17箇所



自動車転落警報装置
8箇所



橋梁異状検知装置
2箇所



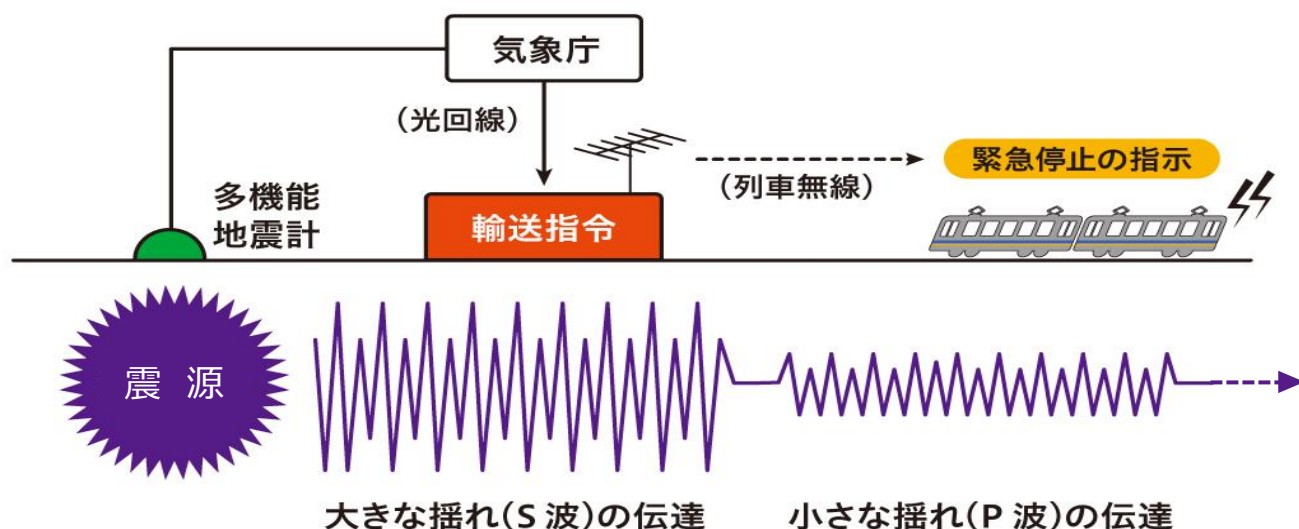
リアルタイムで情報共有



防災情報システム

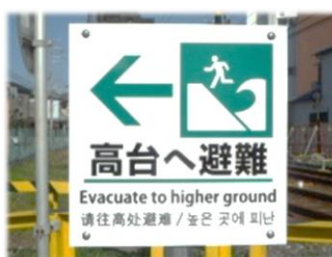
緊急地震速報システム

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、全列車の運転士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

自然災害発生時の運転規制と運転再開までの流れ

自然災害による事故を防止するため、気象状況や設備の状態に応じて運転規制を実施します。運転再開は、線路や設備の点検・復旧作業などにより、安全が確認できた後に行います。

大雨の場合



雨量や河川水位が規制値に達した場合、列車の速度制限や運転見合わせを実施します。

規制解除後

線路や設備の点検を行い、安全を確認した後に運転を再開します。なお、大雨による設備被害や地盤の緩みが確認された場合は、復旧作業のため運転再開までに時間を要することがあります。

大雪の場合



大雪により列車の安全な運行に支障をきたすおそれがある場合、列車の速度制限や運転見合わせを実施します。また、大雪の継続が予想される場合は、計画的に列車の運転を取り止めることがあります。

規制解除後

除雪や設備点検を実施し、安全を確認した後に運転を再開します。なお、大雪が続く場合は、運転再開までに時間を要することがあります。

地震が発生した場合



沿線で一定以上の地震を観測した場合、直ちに列車の運転を見合わせます。

規制解除後

線路や構造物などの安全点検を実施し、安全が確認できた区間から順次運転を再開します。なお、大規模な地震や津波警報等の発令時には、お客さまの安全を最優先に避難誘導や運転休止を行う場合があります。

強風の場合



風速が規制値に達した場合、列車の速度制限や運転見合わせを実施します。

規制解除後

風の状況を確認するとともに、必要に応じて線路や設備の点検を行い、安全を確認した後に運転を再開します。なお、設備被害が発生した場合は、復旧作業のため運転再開までに時間を要することがあります。

計画運休の場合



台風などの自然災害により列車の安全な運行に支障をきたすおそれがある場合、計画運休を実施することがあります。実施にあたっては、公式ウェブサイトやSNSなどを通じて事前にお知らせします。

運転再開まで

線路や設備の点検を実施し、安全を確認した後に運転を再開します。なお、設備被害が発生した場合は、復旧作業のため運転再開までに時間を要することがあります。

お客さまへの情報提供の強化

公式ウェブサイト等を通じて列車運行情報や災害時の運行状況を分かりやすく発信しています。今後も、お客さまへの迅速かつ正確な情報提供に努めてまいります。

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

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 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。



スマートフォン向け 南海 アプリ

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、電車ご利用の際に役立つサービスを一覧で掲載しています。



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・繁体字）・韓の4言語表示に対応しています。



6. お客さまや地域社会の皆さまとともに

お客さまへのお願い

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
が取り残された場合は、非常停止ボタンを押してください。



駅ホームでは



駆け込み乗車は危険です。
また、電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。



黄色の点字ブロックは、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・発車する際は、黄色の点字ブロックの内側までお下がりください。

安全啓発アニメーション「幸とのやくそく」

鉄道事故やトラブルの防止を目的として、お客さまに安全な鉄道利用への理解を深めていただくための安全啓発アニメーションを制作・公開しています。



All for Safety ～すべては安全のために～

安全な鉄道輸送を実現するため、お客さまのご理解とご協力も重要であると考えています。そのため、駅や車内において「All for Safety～すべては安全のために～」と題したポスターを作成し、ホーム上での安全な行動や踏切の適切な利用など、鉄道の安全に関する啓発活動を実施しています。

ホームでは
L字空間から離れて
ご通行ください

L字空間は走行する電車と近く、大変危険です
お客さま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

L字空間とは？
電車と点字ブロックの間の空間

All for Safety
～すべては安全のために～

QRコード：南海電鉄の安全への取り組みについて
「なんかいが」が求めるもの

NANKAI

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

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

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

All for Safety
～すべては安全のために～

QRコード：南海電鉄の安全への取り組みについて
「なんかいが」が求めるもの

NANKAI

設置場所：車内に2カ所あります
車内通報装置（前後）

車内で非常事態が
発生した際は
非常通報ボタンを
押してください

非常通報装置を使うことで
乗務員にすぐに知らせることができます

SOS
All for Safety
～すべては安全のために～

QRコード：南海電鉄の安全への取り組みについて
「なんかいが」が求めるもの

NANKAI

踏切での異常を見つけたら
迷わず非常停止ボタンを押してください
踏切に設置されている非常停止ボタンを押すと、
列車の運転士に異常を知らせることができます

重要なお知らせ
非常停止ボタンが作動しても、列車は直ちに停止できない場合があります。
すぐに踏切内に立ち入ることはお控えください。

こんな時にはボタンを

踏切支障報知装置 Ver.
All for Safety
～すべては安全のために～

QRコード：南海電鉄の安全への取り組みについて
「なんかいが」が求めるもの

NANKAI

緊急時は
ためらわずボタンを！

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列車非常停止ボタンを押して下さい
ボタンを押すことで
乗務員・乗客員にすぐに知らせることができます

列車非常停止ボタンは
各ホームの柱や壁に複数設置されています
この看板が目印です

列車非常停止ボタン Ver.
All for Safety
～すべては安全のために～

QRコード：南海電鉄の安全への取り組みについて
「なんかいが」が求めるもの

NANKAI



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。

車内非常通報装置には、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。



丸カバーをスライド



カバーを上方へスライド

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。



カバーを開く



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。特に小さなお子さま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。

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、手動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。



皆さまの声を受けて

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。



貝塚11号踏切道

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

鉄道研修センターでは、小学生とその保護者を対象に、車掌体験やクイズ大会などのイベントを通じて、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。2025年度は小学校・中学校等33箇所「出前教室」を実施しました。





- 2026年8月 発行 -

南海電気鉄道株式会社

鉄道本部 安全創造部

Nankai Electric Railway Co.,Ltd.

Railway Division

Safety Development Department