



安全報告書 2026



目 次

1	ごあいさつ	1
2	この一年のトピックス	2
3	輸送の安全確保に関する基本的な考え方	4
4	安全管理体制と方法	5
5	事故・障害の概要	7
6	安全への取り組み	8
	車両の安全対策	8
	列車運行の安全対策	9
	駅の安全対策	11
	踏切道の安全対策	13
	車両の点検・整備	15
	施設の点検・整備	17
	ケーブルカー	19
	ロープウェイ	20
	災害対策	21
	訓練・教育	23
	投資とBCP	26
	感染症への対応	26
7	お客さま・沿線の皆さまへのお願い	27

1 ごあいさつ

いつも近畿日本鉄道をご利用いただき、誠にありがとうございます。

2026年6月29日早朝、京都駅構内で列車脱線事故が発生させていただきました。この事故により一部区間を翌朝まで運休することとなり、影響人員は約10万人にのぼりました。お客さまやご関係の皆さまに多大なるご迷惑とご心配をおかけしたことに對し、深くお詫び申し上げます。

現在、国の機関である運輸安全委員会の事故調査に協力しながら、私が委員長を務める事故防止対策委員会を立ち上げ、事故原因の究明と再発防止対策の検討を進めております。「安全・安心な輸送サービスの提供」は、当社の最大の使命です。このような事故を二度と発生させないよう、自らが先頭に立ち、全社一丸となって安全の確保に邁進し、お客さまからの信頼と信用の回復に努めてまいります。

近年、自然災害の頻発化・激甚化が輸送の安全の脅威となっており、全国の鉄道事業者において、台風や線状降水帯の集中豪雨による線路法面崩壊や河川増水による橋脚傾斜など、鉄道施設の被害が増加・拡大しています。また、当社が事業を営んでいる近畿・東海エリアにおいては、今後30年以内の発生確率が「60～90%程度以上」と非常に高い南海トラフ地震も大きな脅威です。こうした自然災害の発生に備えるべく、当社は2020年11月に「防災の基本方針」を定め、災害予防、災害応急対策、災害復旧の3段階の時間の流れに応じた社員の取組みや行動を示したほか、線路の法面補強、高架橋・橋梁・トンネル・駅舎ほか重要設備の耐震補強などの対策工事を着実に進めてまいりました。今後もこれらの対策工事を継続し、自然災害に対する輸送の安全の確保に努めてまいります。

当社では、お客さまが安心してご利用いただける鉄道を目指して、新型一般車両による老朽化車両の置き換えを加速するとともに、車内防犯カメラの設置、ホームドアの設置、バリアフリー設備の整備、駅施設のリニューアルなど、ハード面の対策を継続して進めてまいります。また、社員の意識やスキル向上のため、安全に関するきめ細やかな教育や訓練、外部講師の講演会による最新の知見の獲得など、ソフト面の対策も継続してまいります。

本報告書は、鉄道事業法第19条の4に基づき、お客さまに安心してご利用いただくための取り組みや実態を皆さまに広く紹介するために作成し、公表するものです。今後の安全輸送の充実と発展を図るためにも、皆さまから率直なご意見・ご感想をお聞かせいただければ幸いです。

2026年9月



近畿日本鉄道株式会社
代表取締役社長 原 恭

2 この一年のトピックス

新型一般車両の導入拡大

2026年1月から大阪線・名古屋線系統に新型一般車両(1A系)を導入。また、2026年5月から南大阪線系統に新型一般車両(6A系)の運行を開始いたしました。2024年に導入した8A系同様に、ベビーカー・大型荷物対応スペース「やさしば」を1両あたり2カ所設置、車いすスペース(フリースペース)を各車両に1カ所設置、車内の扉上に大型の液晶ディスプレイを設置、また、長時間ご利用いただくお客さまの利便性向上のため多目的トイレを設置など、多くのお客さまに安心してご利用いただける安全・快適な車両としています。



大阪線・名古屋線系統の新型一般車両(1A系)



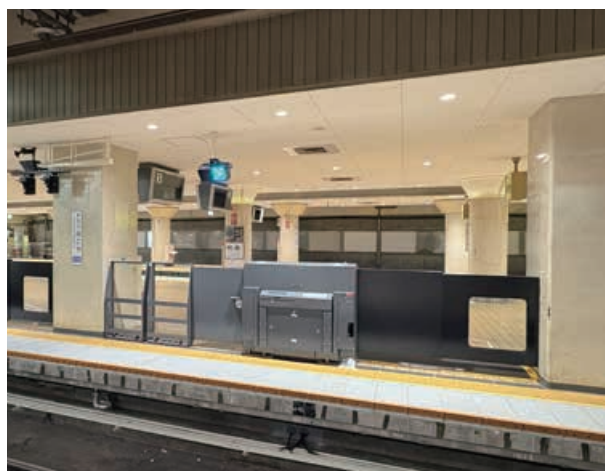
南大阪線系統の新型一般車両(6A系)

鶴橋駅(1・3・4番線ホーム)、近鉄名古屋駅(3番線) ホームドア運用開始

駅ホームの更なる安全向上のため、2025年9月から鶴橋駅3番線に大開口ホーム柵、2025年12月から近鉄名古屋駅3番線に大開口ホーム柵、2026年3月から鶴橋駅1番線に昇降ロープ式ホームドアと4番線に大開口ホーム柵の運用をそれぞれ開始しました。また、2026年度中に近鉄名古屋駅2番線、筒井駅1・2番線に大開口ホーム柵を設置する予定です。



鶴橋駅3番線ホーム(大開口ホーム柵)



近鉄名古屋駅3番線ホーム(大開口ホーム柵)



鶴橋駅1番線ホーム(昇降ロープ式ホームドア)



鶴橋駅4番線ホーム(大開口ホーム柵)

ホーム固定柵を設置

お客さまのホームからの転落事故や走行する列車との接触事故を防止するため、弥刀駅・八戸ノ里駅・向島駅・川越富洲原駅のホーム通過線側にホーム固定柵を設置しています。



向島駅2・3番線

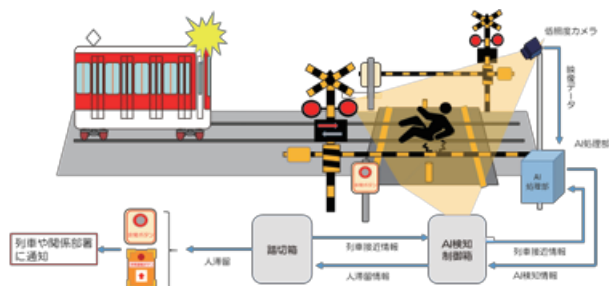
新型レール削正車“きずな”を導入

2026年9月からカッター刃でレール表面を切削する新たな削正方式である「ミリング式」を採用した新型レール削正車「きずな」を導入します。これにより、レール折損リスクの減少による列車運行の安全性向上、振動の低減による乗り心地向上、レール交換頻度を抑制する省メンテナンス化を図ります。

※レール削正とは、列車の走行によって発生するレールの傷や凹凸を専用の機械車で削って滑らかにする作業です。レールの寿命を延ばすとともに、列車の揺れや騒音を軽減する目的で行われる作業です。

踏切道歩行者見守りシステムの本運用を開始

2025年4月から瓢箪山第2号踏切道・山田川駅構内踏切で「AIによる画像解析を活用した踏切道歩行者見守りシステム」の実証実験を実施していましたが、安全性向上が期待できるとの結果を得たことから2026年5月から本運用を開始しました。



新型レール削正車“きずな”
(ROMILL 600)

車両床下検査システムの実証実験を開始

「画像処理技術を活用した車両床下検査システム」の実証実験を、西大寺車庫にて2026年5月から開始しました。この実証実験では、検査線の入り口に、車輪検知センサやカメラなどを設置し車両の床下機器を自動で撮影。画像を解析することで、床下機器の異常の有無や制輪子（ブレーキ部品）の摩耗状態などを検出します。これらの動作や精度の検証により検査業務の効率化への有効性を確認します。



検査線に設置された車両床下検査システム（西大寺車庫）

3 輸送の安全確保に関する基本的な考え方

役員、社員の一人ひとりが安全に対する意識を高く持ち、それぞれの業務に取り組むため「安全方針」を制定し、安全目標および安全重点施策を年度毎に定め、全社一丸となって輸送の安全確保に努めています。また近年、自然災害が運輸事業の安全確保の脅威となってきており、自然災害に対応する全社的な方針として、「防災の基本方針」を制定しています。

安全方針

「運転安全規範綱領」に則り、みんなで協力してさらなる安全を創ります。

運転安全規範綱領

1. 安全の確保は、輸送の生命である。
2. 規程の遵守は、安全の基礎である。
3. 勤務の厳正は、安全の要件である。

防災の基本方針

1. 過去の自然災害を教訓とし、防災・減災対策に取り組めます。
2. 自然災害への対応を行う際は、お客様および社員の安全を最優先とします。
3. 災害の復旧にあたっては、十分に安全を確保したうえで、早期の運転再開を目指すとともに、適時適切な情報発信に努めます。

安全目標 2026年度

- 鉄道運転事故および輸送障害を前年度より削減する。
- 責任事故を発生させない。

安全重点施策 2026年度

◆さらなる安全を創るために (ソフト面)

1. コミュニケーションの拡充による安全意識の向上
2. 自然災害・事故・テロ・感染症等に対する対応力の強化
3. 「事故の芽」情報、事故・災害・インシデント等の事例の収集・共有・活用
4. 社員の高齢化に伴う資質の維持・管理
5. ベテランから若手への確実な技術の継承
6. 経験の浅い社員へのきめ細やかなフォローアップ
7. 目の不自由なお客様等、サポートを必要とされるお客様への声かけ・見守りの励行

(ハード面)

1. 鉄道防災工事の推進
2. 踏切安全対策の強化
3. 経年施設・車両の保守管理の徹底および更新
4. ホーム安全対策の推進
5. 新技術を活用した安全レベルのさらなる向上

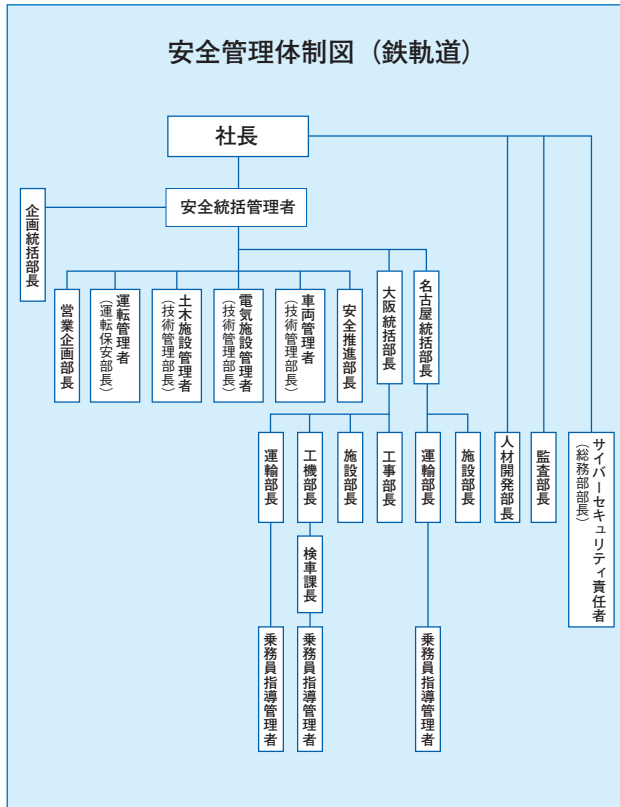
近畿日本鉄道株式会社	
安全方針	安全重点施策 (2026年度)
◆さらなる安全を創るために	
(ソフト面)	
1. コミュニケーションの拡充による安全意識の向上	
2. 自然災害・事故・テロ・感染症等に対する対応力の強化	
3. 「事故の芽」情報、事故・災害・インシデント等の事例の収集・共有・活用	
4. 社員の高齢化に伴う資質の維持・管理	
5. ベテランから若手への確実な技術の継承	
6. 経験の浅い社員へのきめ細やかなフォローアップ	
7. 目の不自由なお客様等、サポートを必要とされるお客様への声かけ・見守りの励行	
(ハード面)	
1. 鉄道防災工事の推進	
2. 踏切安全対策の強化	
3. 経年施設・車両の保守管理の徹底および更新	
4. ホーム安全対策の推進	
5. 新技術を活用した安全レベルのさらなる向上	
2026.4 企画統括部安全推進部	

社員に配布した携帯カード

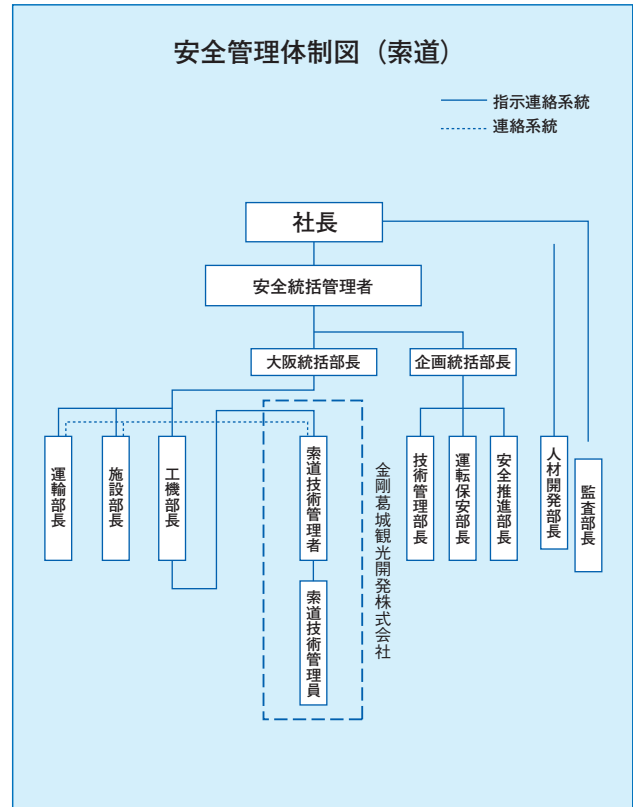
4 安全管理体制と方法

安全管理体制

2006年10月、鉄道事業法等の一部を改正する法律の施行に伴い、輸送の安全の向上を目的として、安全管理規程を制定しました。同規程では、輸送の安全を確保するための基本方針を示すとともに、鉄道および索道の安全を統括する安全統括管理者を定め、鉄軌道・索道事業の各分野における安全の確保に関する責任者の役割、権限などを定めています。なお、鉄道事業法施行規則の一部改正に対応し、2026年4月から鉄軌道の安全管理体制にサイバーセキュリティ責任者を追加しました。



（2026年8月現在）



（2026年8月現在）

安全推進委員会等の開催

「安全推進委員会」を開催して、安全方針に基づく「安全重点施策」等の策定および見直しを図っているほか、「鉄道事故・災害防止対策部会」や、「防災対策部会」において、事故・自然災害などに関する事項を総合的に審議して、有効適切な対策を策定しています。

管理者会議

安全統括管理者を議長として、鉄道本部長をはじめ鉄道各部門の管理者等が出席して、部門における安全の確保に関する情報の共有、検証の結果等について部門間で調整を図り、共有しています。

内部監査の実施

運輸安全マネジメントの一環として、構築した安全管理体制を自己評価するため年1回内部監査を実施しています。内部監査では、監査部門が直接社長と安全統括管理者にインタビューを行っているほか、安全管理体制の課題や問題点を明確化し適合性の確認と有効性の確認を行っています。2023年11月には、当社の内部監査の取組みが輸送の安全性向上に貢献しているとして国に評価され、「国土交通大臣賞」を受賞しました。

運輸安全マネジメント社内表彰

事故の未然防止に顕著な効果が認められる「事故の芽」情報を報告、または「事故の芽」情報に基づく事故防止対策に尽力し、あるいは運輸安全マネジメントの推進を図るうえで、特に優れている取り組みを行い、輸送の安全確保に顕著な貢献があった社員または職場に対して表彰を実施しています。また、2026年より上半期・下半期に分けて年2回の表彰を実施します。



表彰式

現業職場巡視

社長、安全統括管理者をはじめ、鉄道部門管理職などは適宜、鉄道の安全を支える現場を巡視し、現場の取り組み状況を確認するとともに、輸送の安全の確保などについて意見交換を行い、安全管理状況の確認を行っています。



社長（右側）による現業職場巡視



安全統括管理者（右側）による現業職場巡視

事故、「事故の芽」情報の共有と活用

実際に発生した事故の原因調査や再発防止策の策定のほか、事故に繋がる恐れのあるインシデントや輸送障害の原因と対策を情報共有するとともに、社員が体験した「ヒヤリ・ハット」や「社員の気付き」などを集めるしくみを職場に導入し「事故の芽」情報の収集に努めています。さらに収集した「事故の芽」情報の具体的な事象を共有化し、教育教材として使用したり、分析結果を設備投資計画に反映することにより、事故の発生防止に努めています。情報の共有と活用をさらに進めるため、「事故の芽情報」の全社的なデータベースを構築し、2025年4月から運用を開始しました。

「事故の芽」情報の一例

（事故の芽）

列車運転士は、けいはんな線東生駒トンネル生駒方入口付近に石が落ちているのを認め非常制動を執り停止し、運転指令者へ報告後、運転を継続した。その後、続行列車が現場確認したところ大量の土砂が流入しているのが確認された。その時に進入していたら脱線していたと思いヒヤリとした。

（処置）

大雨や暴風の時は前途に異常があることを予期して注意運転に努め少しでも異常を感知したら、時機を失せず運転指令者へ報告することを確認した。当該箇所は請負業者により災害復旧工事を実施した。



発見時



後続列車確認時



対策工事完了

（事故の芽）

職場への出勤途中に乗車していた列車が通過列車を待避中、五位堂駅2番ホームの接近放送が流れていないことを認め、このままだとお客さまが列車と接触する恐れがあると思いヒヤリとした。

（処置）

施設部門に連絡して係員により音声コンピューターを取替し、整備済み。



五位堂駅2番ホーム

5 事故・障害の概要

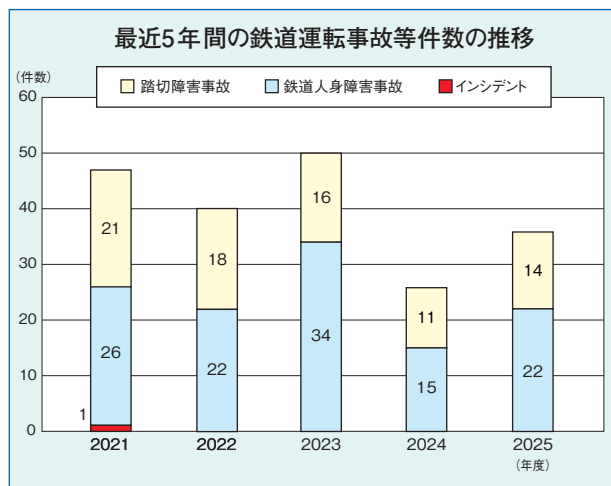
2026年6月29日、京都駅構内において列車脱線事故を発生させました。鉄道事業者として、当社に対する信頼と信用を著しく失墜させ、お客さまやご関係の皆さまに多大なるご迷惑とご心配をおかけしたことに、深くお詫び申し上げます。

現在、国の機関である運輸安全委員会の事故調査に協力しながら、社長を委員長とする事故防止対策委員会を設置して、事故原因の追究と再発防止対策の検討を行っております。

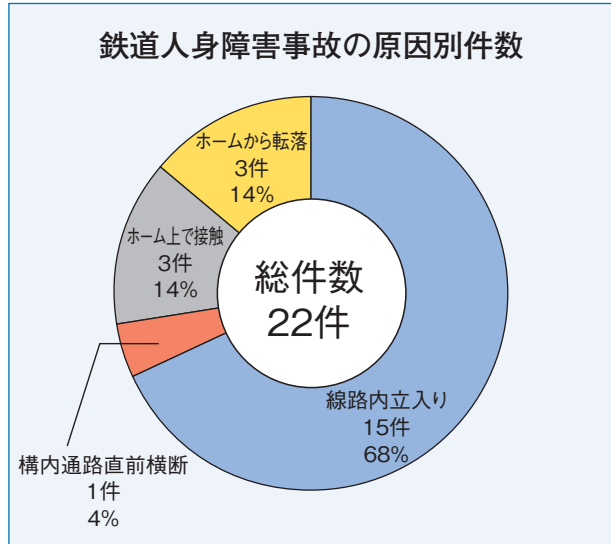
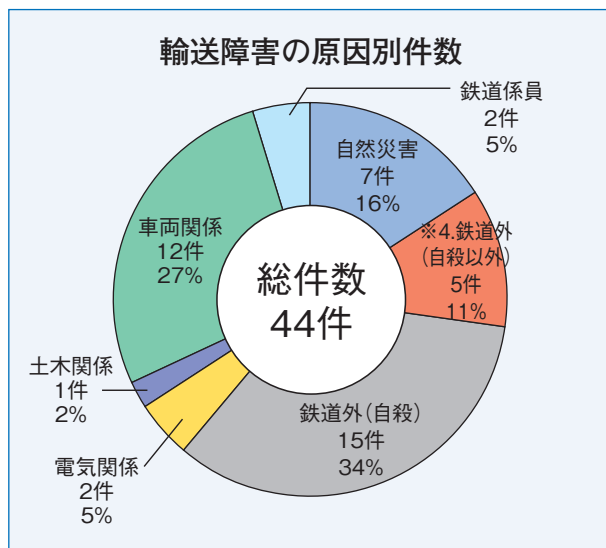
今回の事故を反省し、安全輸送に対する取り組みをさらに徹底してまいります。

2025年度、鉄道運転事故は36件(鉄道人身障害事故22件、踏切障害事故14件)、輸送障害(鉄道による輸送に障害を生じた事態であって、鉄道運転事故以外のもの)は44件、それぞれ発生しました。前年度より鉄道運転事故は10件増加し、輸送障害は32件減少しました。索道については、運転事故および輸送障害等は発生していません。

鉄道運転事故等



※列車衝突事故、列車火災事故、列車脱線事故は2009年2月から2026年6月まで発生していませんでした。

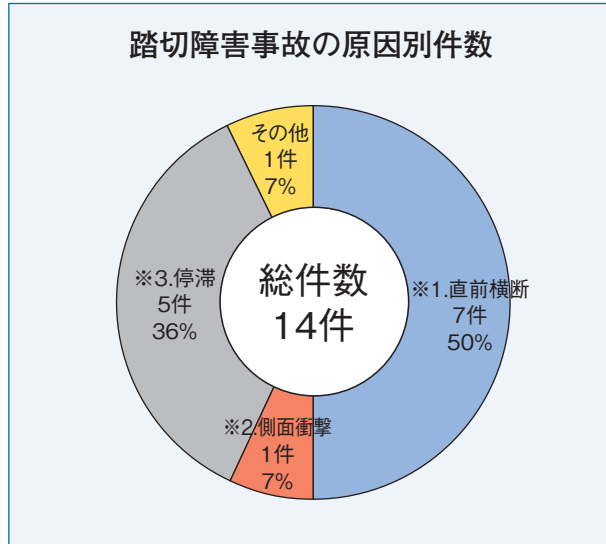


※1.直前横断

踏切道において、列車等が接近しているにもかかわらず、踏切道を通行しようとする自動車等もしくは人が、無理に又は不注意に踏切道内に進入したために列車等と衝突したものの。

※2.側面衝撃

踏切道において、列車等が通過中にもかかわらず、自動車等が無理に又は不注意に踏切道内に進入したため、列車等の側面に接触したものの。



※3.停滞

自動車等の運転操作誤り、自動車等の故障により、踏切道から進退が不可能となったため列車等と衝突したものをいう。

※4.鉄道外(自殺以外)

2025年度に発生した主な事象
動物と接触、線路内立入り等

索道運転事故等

2025年度において、当社の葛城索道線(葛城山ロープウェイ)で運転事故および輸送障害等は発生していません。

6 安全への取り組み

車両の安全対策

車内の安全設備

列車内の安全性向上と犯罪の抑止を目的として、車内防犯カメラを2028年度（予定）までにすべての車両（約1,900両）へ設置していきます（2026年7月末現在738両に設置済み）。また、車内に消火器や車内通報装置を設置していますが、車両リニューアル工事に併せて非常通話装置を1両につき1台から2台へ増設するとともに、非常用設備の位置をわかりやすくご案内するため、扉横にステッカーを貼り付けていきます。一部の車両の防犯カメラでは、非常時にカメラの映像や音声を乗務員や運転指令が遠隔で確認できるシステムを導入しています。



車内の安全設備設置例



① 車内防犯カメラ



② 非常用設備のごあんない



③ 非常通話装置（通話機能付）



③ 車内通報装置



④ 大型ディスプレイ



⑤ 消火器

車内で異常を発見したとき、押しボタンを押すと乗務員に異常を知らせることができます。また、通話機能付の装置では乗務員と通話することができます。

避難はしごの車両への搭載

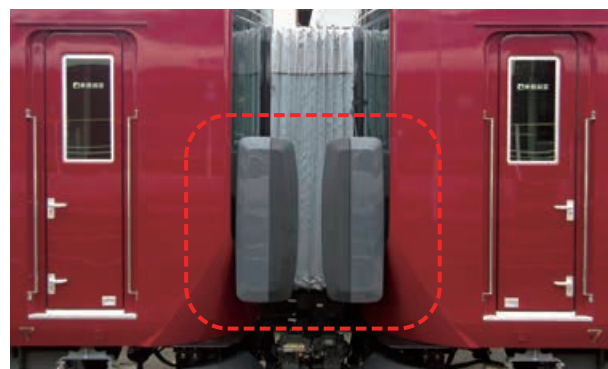
事故災害・トラブルにより駅間で停車した場合等に、お客さまが安全に降車していたくために避難はしごを搭載しています。



⑥ 側引戸注意喚起表記

車両連結部の転落防止ほろ等

車両連結部からの転落を防止するため、車両の先頭部に転落防止ほろと転落注意放送装置の設置を進めています。



先頭車の転落防止ほろ

列車運行の安全対策

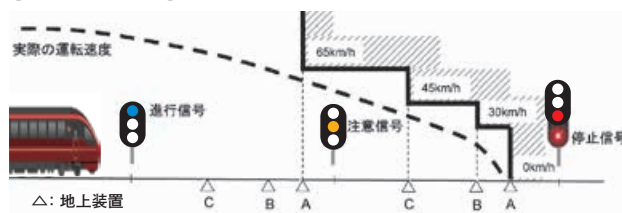
ATS(自動列車停止装置)・ATC(自動列車制御装置)

運転保安度の向上を図るため、当社独自のATSをけいはんな線を除く全線に、ATCを大阪市高速電気軌道との相互直通運転に合わせ、けいはんな線に使用しています。

ATSとは、軌道に設置した地上装置から列車に速度制限情報を送信し、制限速度を超えた場合に自動的に列車を停止させる装置です。(信号現示と制限速度の関係は下図のとおりです。)

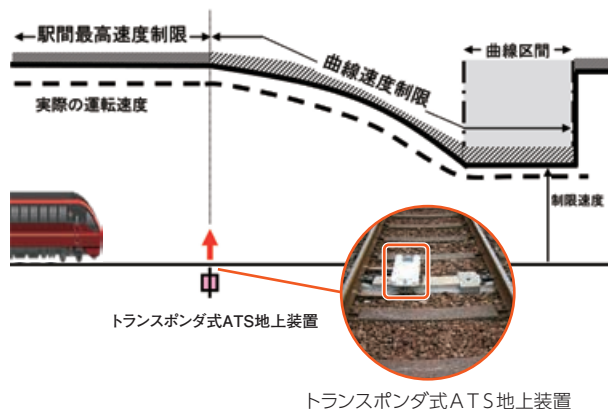
ATCとは、レールに制限速度の情報を流して列車で受け、速度を超えた場合に自動的に列車を減速、もしくは停止させる装置です。

【ATSのイメージ図】



曲線等に対するトランスポンダ式ATS

曲線および分岐等の速度制限区間に入ろうとする列車が制限速度を超えると、直ちに非常制動が自動的に動作し、速度制限区間に入るときには、所定の速度以下に列車を減速させます。(曲線区間における速度制限の例を下図に示します。)



列車運行管理システム

運転指令業務の近代化と信号扱いの自動化を目的とした列車運行管理システムを導入し、運用しています。このシステムでは、列車運行状況の監視・ダイヤ管理・運転整理のほか、各駅の進路制御・案内制御などを行っています。

総合指令室

路線の列車運行管理、車両運用、運行情報配信、電力管理、夜間作業管理等に関する各業務をワンフロアに集約した総合指令室を設け、情報共有の迅速化により安全度および異例事態対応能力の向上ならびに列車遅延のスムーズな回復を図っています。また、災害時等に設置する対策本部と同フロアに配置することで、危機管理対応能力の向上を図っています。



総合指令室（大阪統括部）



総合指令室（名古屋統括部）

携帯型放送装置（多言語対応）

携帯型放送装置（多言語対応）は、日本語、英語での放送を基本として、中国語、韓国語の放送機能も搭載しています。同装置は行先、停車駅案内のほか、どちらの扉が開くかなどの情報提供も行っているため、担当車掌は入駅前に車側の安全確認に専念できるなど業務の軽減につながり、「安全・安心」の確保に役立っています。

(台風や地震などの異例時には状況に応じた情報提供ができる機能も搭載しています。)



携帯型放送装置端末（多言語対応）

運転士支援システム

GPS技術を利用して列車の位置特定を行い、その位置情報により、音声や発光表示等の方法で運転士に対し運転支援(列車種別、編成両数、停止位置に対する確認、津波浸水区域内や徐行区間の走行に対する注意喚起等)を行うシステムを導入しています。また、通信機能を利用して事故現場等の画像を伝送する機能や、大規模地震発生時等にお客さまの怪我の有無や線路状態等を報告する機能があります。

2018年10月には本システムの活用と展開についての功績が評価され、鉄道事業者として初めて「国土交通大臣表彰」を受賞しました。



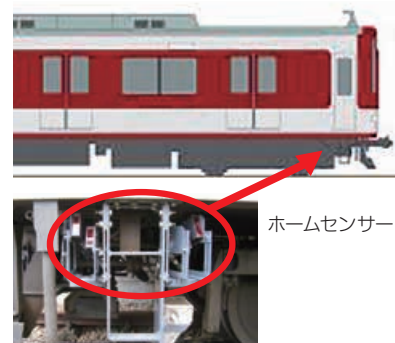
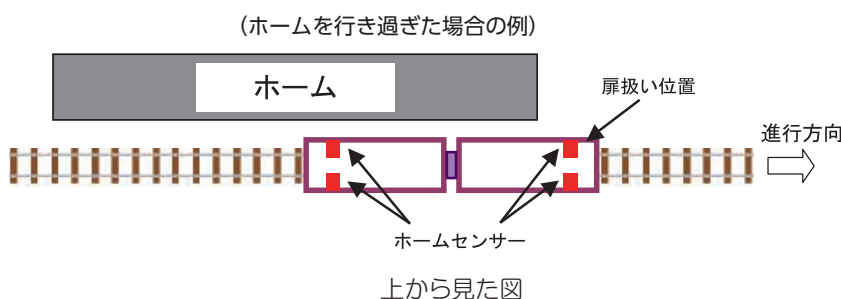
運転士支援システム表示画面
(列車種別確認・編成両数確認)



運転士支援システム表示画面
(徐行速度確認)

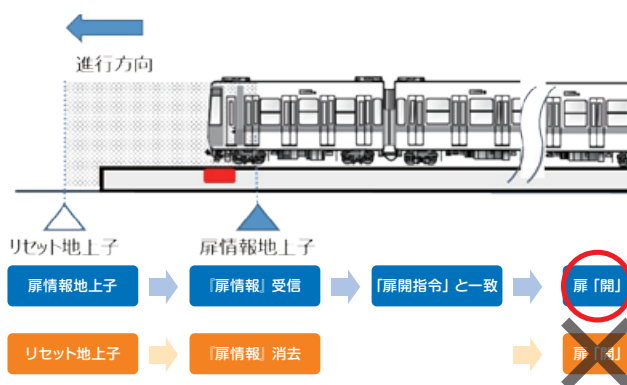
扉誤扱い防止支援装置(けいはんな線以外のワンマン列車)

列車がホームを行き過ぎたときやホームがない側の扉を操作したときに、扉が開かないようにする装置を全ワンマン列車に導入しています。けいはんな線では、線路に設置した「扉情報地上子」より扉情報を受信し、けいはんな線以外の線区では、車両に取り付けたホームセンサーによりホームの有無を検知します。



扉誤扱い防止支援装置(けいはんな線)

けいはんな線と相互直通運転を行う大阪メトロ中央線において、定位置停止支援装置(ATO/TASC装置)が導入されたことに伴い、当社も同機能の一部を使用した扉誤扱い防止支援装置を導入しました。線路に設置した扉情報地上子から扉情報を受信し、車掌スイッチの扉開指令と一致した場合にのみ扉が開く仕組みで、ホームと反対側の扉を操作した場合や、所定の範囲内に停止していない場合には扉が開きません。けいはんな線は第三軌条方式の路線で、ホームのない側やホームのない位置で扉が開いた場合のリスクが高く、扉誤扱い防止支援装置の導入により保安度が大きく向上しました。



保護メガネ(偏光レンズ)の導入

運転士の安全性向上および業務負担の軽減を目的として保護メガネを導入しました。一時的な視認性低下や眼精疲労から発生するリスクの低減が期待されます。



保護メガネ着用時の様子



フリップアップタイプ



クリップオンタイプ

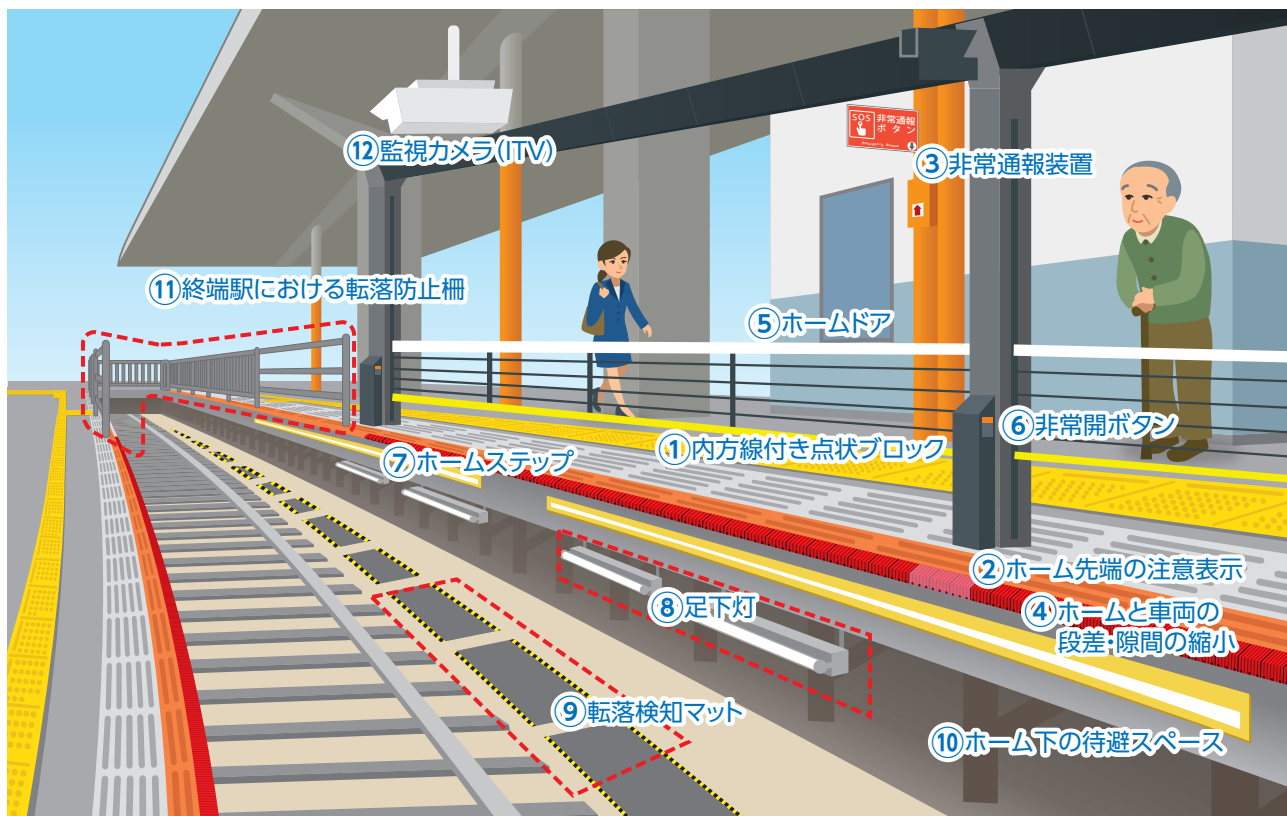
確実なアルコールチェックの実施

当社では、法令遵守のためだけでなく、輸送の安全ならびにお客さまの生命を守るため、出社時にアルコールチェックを必ず実施し、安全意識の向上と自己管理の徹底に努めています。



出社時のアルコールチェック(乗務員)

駅の安全対策



※⑦～⑫の写真は12ページに掲載しています。

① 内方線付き点状ブロック ② ホーム先端の注意表示

ホームの縁端を警告する「黄色い線」(点状ブロック)は、全駅に整備し、さらにホームの内外方を判別するための内方線は、利用者3,000人以上の全駅で整備が完了しました。



枚岡駅

ホームからの転落事故を防ぐため、一部の駅においてホーム先端に注意表示を施しています。

③ 非常通報装置

ホームにおいて、お客さまが線路へ転落された場合など、不測の事態が発生した場合、ホームに設置した非常通報ボタンを押して列車の乗務員に異常を知らせるものです。



④ ホームと車両の段差・隙間の縮小

ホームと車両の段差・隙間を縮小するため、一部の駅においてホームをかさ上げするとともに、先端にくし状ゴムを設置しています。



鶴橋駅

⑤ ホームドア ⑥ 非常開ボタン

2026年3月末現在、大阪阿部野橋駅の3・4番線乗車ホームおよび鶴橋駅の1・2番線ホームに昇降ロープ式ホームドア、鶴橋駅3・4番ホームおよび近鉄名古屋駅3番線ホームに大開口ホーム柵を設置しています。また2026年度工事で近鉄名古屋駅2番線、筒井駅1・2番線に大開口ホーム柵の設置を予定しています。

ホームドアに非常開ボタンが設置されており、非常の際、このボタンを押すと手動で操作することができます。



大開口ホーム柵



非常開ボタン



昇降ロープ式ホームドア



非常開ボタン

⑦ホームステップ

ホームにおいて、お客さまが線路に転落された場合の対策として、ホームに昇るステップを設置しています。



⑩ホーム下の待避スペース

ホームにおいて、お客さまが線路に転落された場合の対策として、ホーム下の待避スペースを確保しています。



駅のベンチ改良

ホームからの転落防止対策として、ベンチを線路に対して垂直方向に設置しています。



河内天美駅ホームベンチ

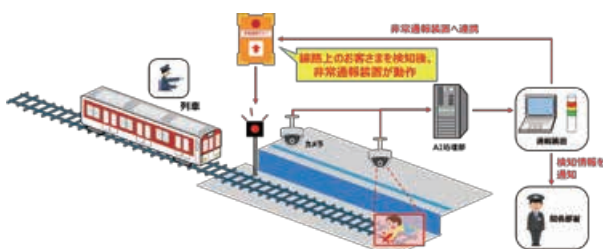
改札口へ新型モニター付きインターホンを設置

お客さまに安心してご利用いただける様、オペレーターの顔が見えるモニター付きの新型インターホン(目の不自由なお客さまにも分かるように音声で誘導できる仕様)の更新を順次実施しています。



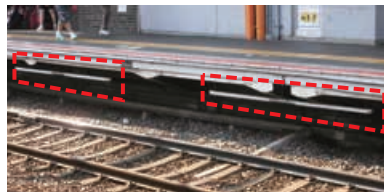
ホーム転落見守りシステムの実証実験開始

石切駅で「AIによる画像解析を活用したホーム転落見守りシステム」の実証実験を実施しています。ホームに複数台のカメラを設置、映像をAIで画像解析、線路上のお客さまを検知し通報装置を通じて、列車や関係部署に異常を知らせるものです。ホームから線路に転落されたお客さまを即座に検知し、いち早く異常を知らせることが可能となります。



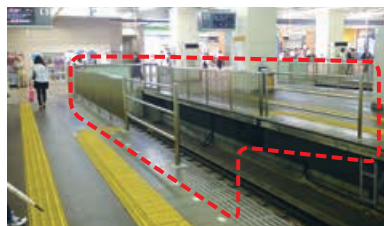
⑧足下灯

電車とホームの間が大きく開いている箇所では、足下を照らして、お客さまに注意していただくよう蛍光灯やLED灯を設置しています。



⑪終端駅における転落防止柵

終端駅においてお客さまの転落を防止するための固定柵の整備を進めています。



終端駅の転落防止柵

防犯カメラの設置

防犯対策として、駅に防犯カメラを設置しています。(一部の駅を除きます。)



防犯カメラ

⑨転落検知マット

お客さまがホームから転落された場合に、ホーム下に敷設したマットで感知し、乗務員に異常を知らせる装置で、曲線ホームの多客駅に設置しています。



石切駅転落検知マット

⑫監視カメラ (ITV)

車掌が扉を操作する際に安全を確認する監視カメラ(ITV)を設置しています。



バリアフリー

お体の不自由な方にも安心して駅をご利用いただくために、バリアフリー設備の整備を進めており、2025年度には荒本駅他7駅で券売機の蹴込みを整備し、南生駒駅でスロープ整備に着手しました。



河内国分駅券売機の蹴込み

改札口見守りシステム

2020年6月から大和西大寺駅の改札口にて、カメラを通して視覚障がい者や車いす利用者をAIが自動認識し、駅係員に通知する「改札口見守りシステム」を導入しています。

なお、このシステムにより、駅係員が他の業務中でもお客さまの来駅に気づきやすくすることで、お客さまにより安心して安全にご利用いただける駅を目指します。

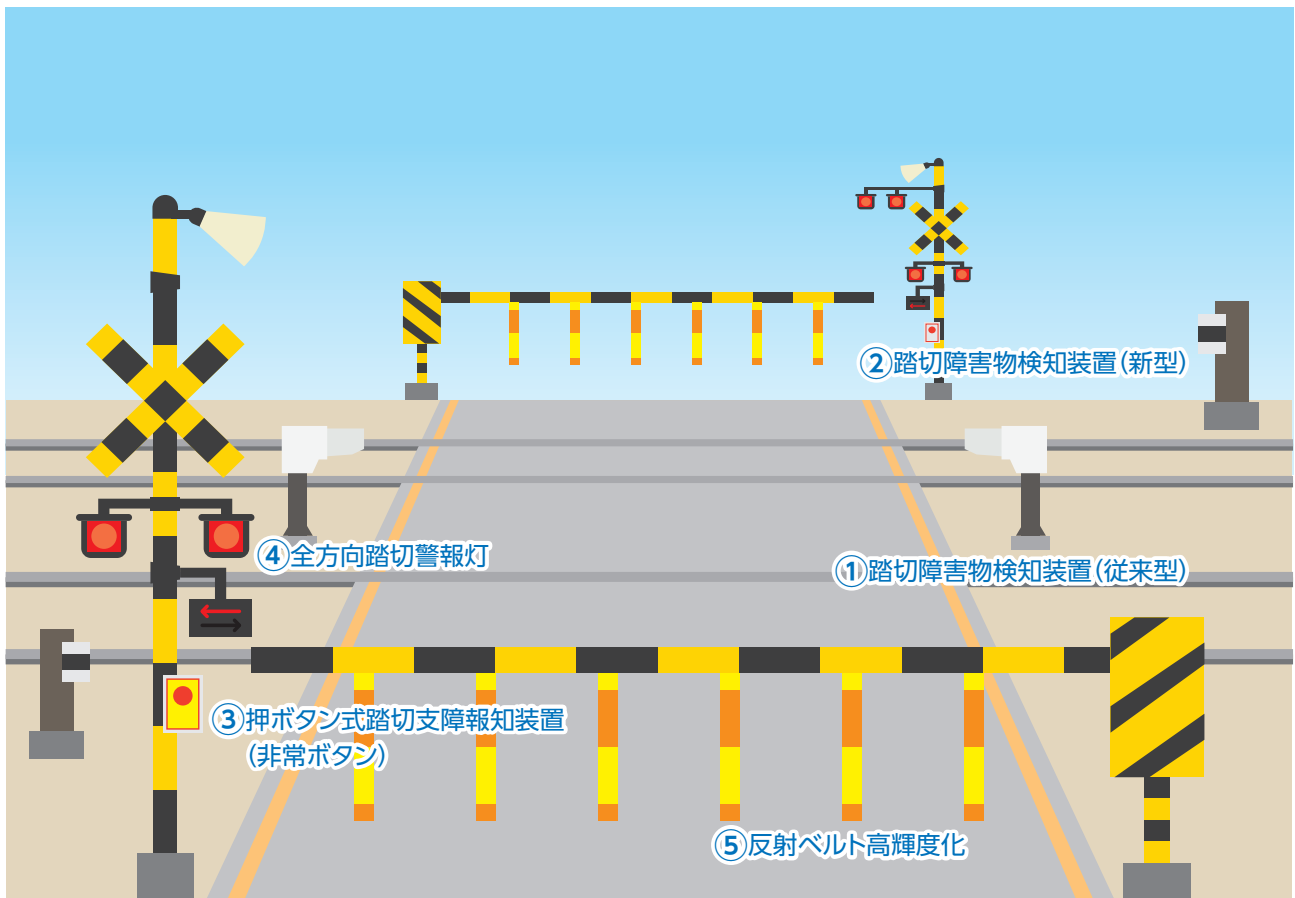


改札口見守りシステムイメージ

踏切道の安全対策

踏切道の安全性の向上

踏切道内で自動車が脱輪などにより動けなくなった場合に、接近する列車の乗務員に異常を知らせるために、踏切障害物検知装置や押ボタン式踏切支障報知装置を整備しています。また、踏切照明を明るくして夜間踏切道内の視認性を向上させています。



※③～⑤の写真は14ページに掲載しています。

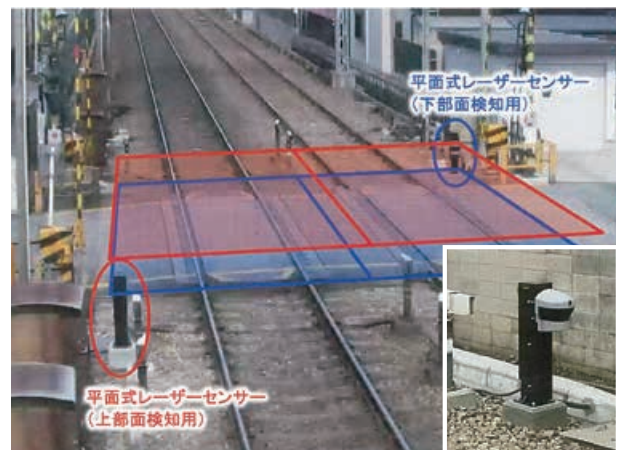
① 踏切障害物検知装置（従来型）

送光器から発出された光を受光器で受け、踏切道内で動けなくなった自動車を光線がさえぎることで検知します。



② 踏切障害物検知装置（新型）

平面式レーザーセンサーから発出されたレーザーが踏切内の対象物を照査することで検知します。新型は検知エリアを平面にすることで、従来型より、検知可能な範囲が広がります。今後も継続して設置を進め、従来型から新型へ置き換えていきます。



③押ボタン式踏切支障報知装置（非常ボタン）

踏切道内で異常が発生した場合に、押ボタンを操作することで周囲の列車に異常を知らせることができ、全踏切道に設置しています。

また、押ボタンの前面パネルにピクトグラム表記をした反射材を順次取り付け、視認性の向上を図っています。



⑤反射ベルト高輝度化

夜間や雨天時に遮断桿が降下しているのが分かりやすいように、高輝度の反射ベルトを取り付けています。



踏切遠隔状態監視システム

異常発生時の踏切設備の動作記録や、監視カメラの映像を遠隔地から確認できる、踏切遠隔状態監視システムを構築しました。今後も早期の原因特定や復旧作業の効率化を目指し設置を進めます。



監視カメラの取得映像

踏切道解消の推進

2025年度は沿線自治体との協議により通行量の少ない踏切道を2箇所廃止しました。今後も踏切道解消に取り組んでいきます。

④全方向踏切警報灯の設置

踏切道を通る人や自動車等を運転する方への視認性向上のために、あらゆる方向から警報状態を確認できる全方向踏切警報灯を、2025年度末現在で775踏切に設置しています。今後も踏切道の形状等を考慮して設置を進めます。



踏切道内誘導表示設置への協力

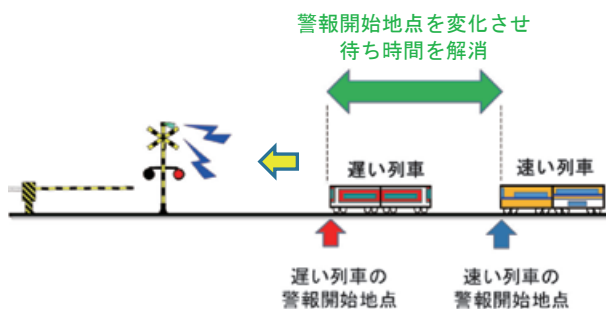
道路管理者が進める踏切道内誘導表示（表面に凸凹のある誘導表示）設置に対して、積極的に協力しています。



八木西口第10号踏切道

踏切道の遮断時間の適正化

速度の速い通過列車と速度の遅い停車列車で、踏切道の警報を開始する地点が同じであった場合、停車列車が踏切道に到達するまでの時間が長くなり、踏切道の遮断時間が長時間になってしまいます。当社では列車の種別を選別する装置を踏切道用に設置し、通過列車と停車列車で警報を開始する地点を変化させ、踏切道の遮断時間の適正化を図っています。



車両の点検・整備

車両の点検・整備

安全に列車を運行するため、車両は車庫での日常点検・整備のほか、定期的に検修車庫で、分解・点検・整備を実施しています。



※⑤～⑧の写真は16ページに掲載しています。

列車検査

10日を超えない期間ごとに、主要部分を検査しています。



①台車の検査



②パンタグラフの検査

状態・機能検査

3月を超えない期間ごとに、車両の状態および機能について検査を実施しています。



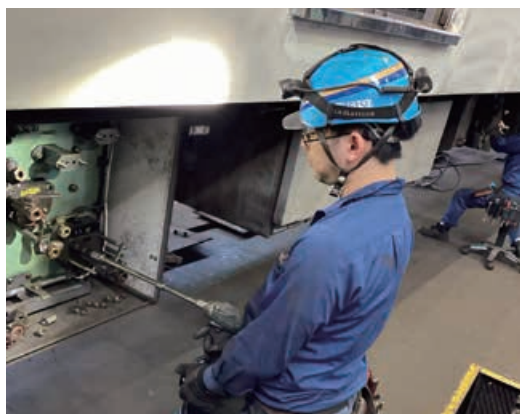
③車輪の検査



④主電動機の検査

重要部検査

4年または60万km走行を超えない期間ごとに、重要な装置の主要部分について検査を実施しています。



⑤ ブレーキ弁の検査



⑥ 主幹制御器の検査

全般検査

8年を超えない期間ごとに、主要部分を取り外して全般について検査を実施しています。



⑦ 扉の検査



⑧ 車軸の検査



座席の検査



ATS装置の検査

出場検査・試運転

重要部検査、全般検査の最終試験として出場検査を行い、試運転で最終確認します。



編成組成後の総合試験

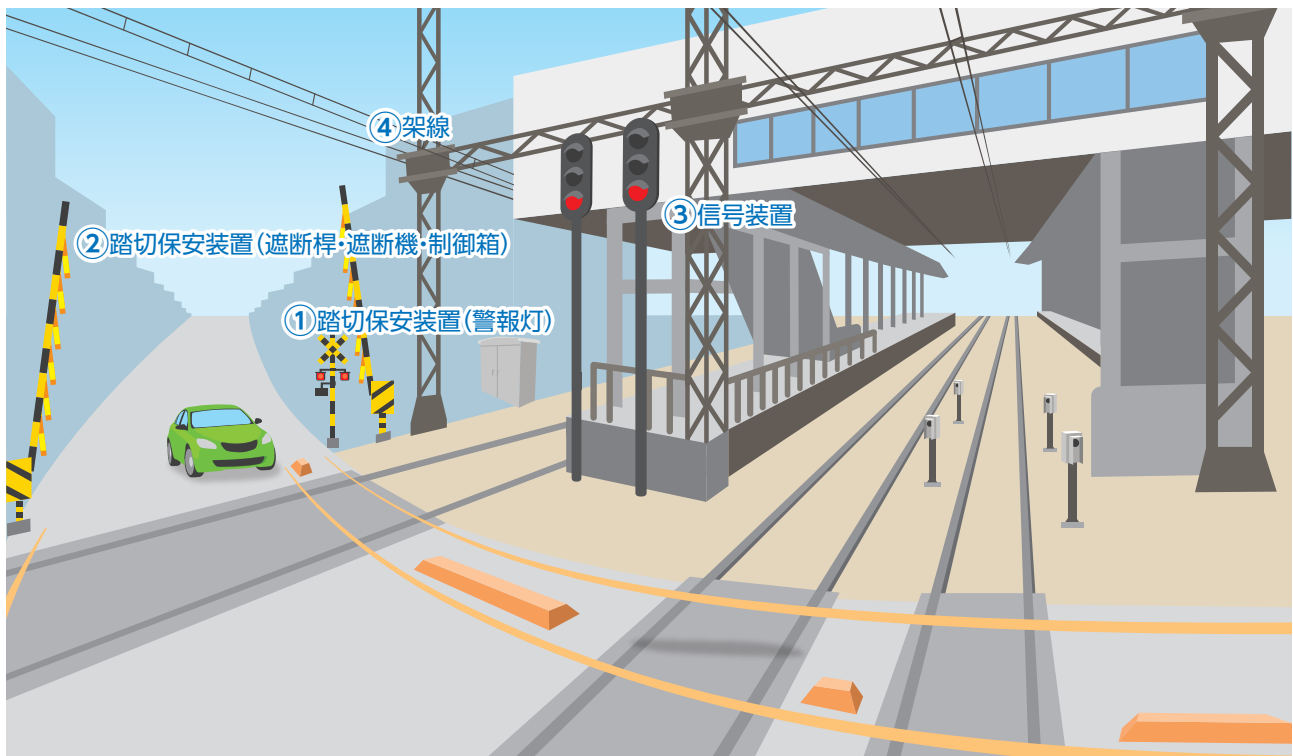


試運転

施設の点検・整備

電気設備の点検整備

電車は変電所から架線を経由して供給された電気で動きます。また、鉄道の安全正確な輸送を担う設備として信号機や踏切道があります。さらには駅にある各種案内装置や照明・昇降機設備など様々な電気設備があります。これらの設備を安定的に稼働させるために日夜点検整備を行っています。



①踏切保安装置検査（警報灯）



②踏切保安装置検査（遮断桿）



②踏切保安装置検査（遮断機）



ホームの列車行先表示装置点検



③信号装置検査



④架線点検



④軌陸車による架線検査（夜間作業）

線路の点検・整備

快適な乗り心地を維持するために、線路のゆがみを適宜補修しています。周辺にお住まいの方のご理解ご協力のもと、安全快適な線路を維持しています。



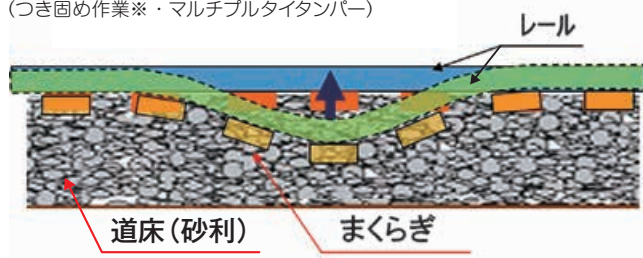
線路の補修作業
(つき固め作業※・マルチプルタイタンパー)



レールの傷を探す作業（レール探傷器）



軌道測定作業（レーザー式ホーム限界測定装置）



※「つき固め作業」とは、まくらぎの下に砂利を押し込んで固め、線路の凹を直す作業です。

構造物検査による維持管理

線路を支える高架橋やトンネルなどの構造物の安全性を確保するために定期的な点検と補修を行っています。



トンネル検査



高架橋検査

線路・電車線等を検査する車両

電気検測車「はかるくん」

ATS（自動列車停止装置）の検査や、電車線の磨耗の状況等を測定しています。「はかるくん」には、架線検測装置、ATS地上子測定装置、列車無線電界強度測定装置等が搭載されており、昼間に高速で走行しながらの測定が可能であり、作業の大幅な効率化を実現しています。



電気検測車

レール探傷車

定期的に走行し、外観からはわからないレール内部の傷の早期発見に努めています。



レール探傷車

新型軌道検測装置の導入

2019年度より導入した新型軌道検測装置は、既存の営業車両の床下に搭載し、運行中にレールにレーザーを照射して線路のゆがみを検測するものです。

既存の車両に搭載することで、これまで有人でおこなっていた検査を無人で実施し、その検測結果をもとに、タイムリーに線路の補修工事を計画することができるため、乗り心地の向上や、効果的なメンテナンスに活用しています。



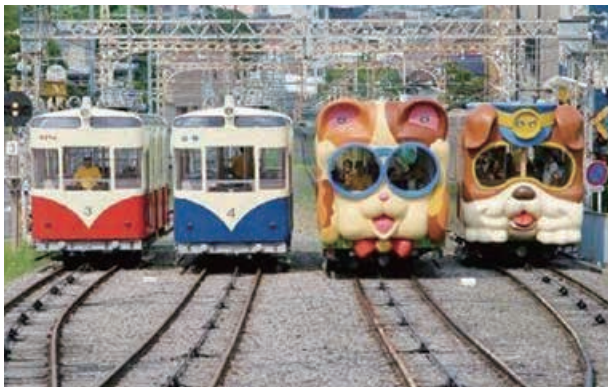
新型軌道検測装置搭載車両

ケーブルカー

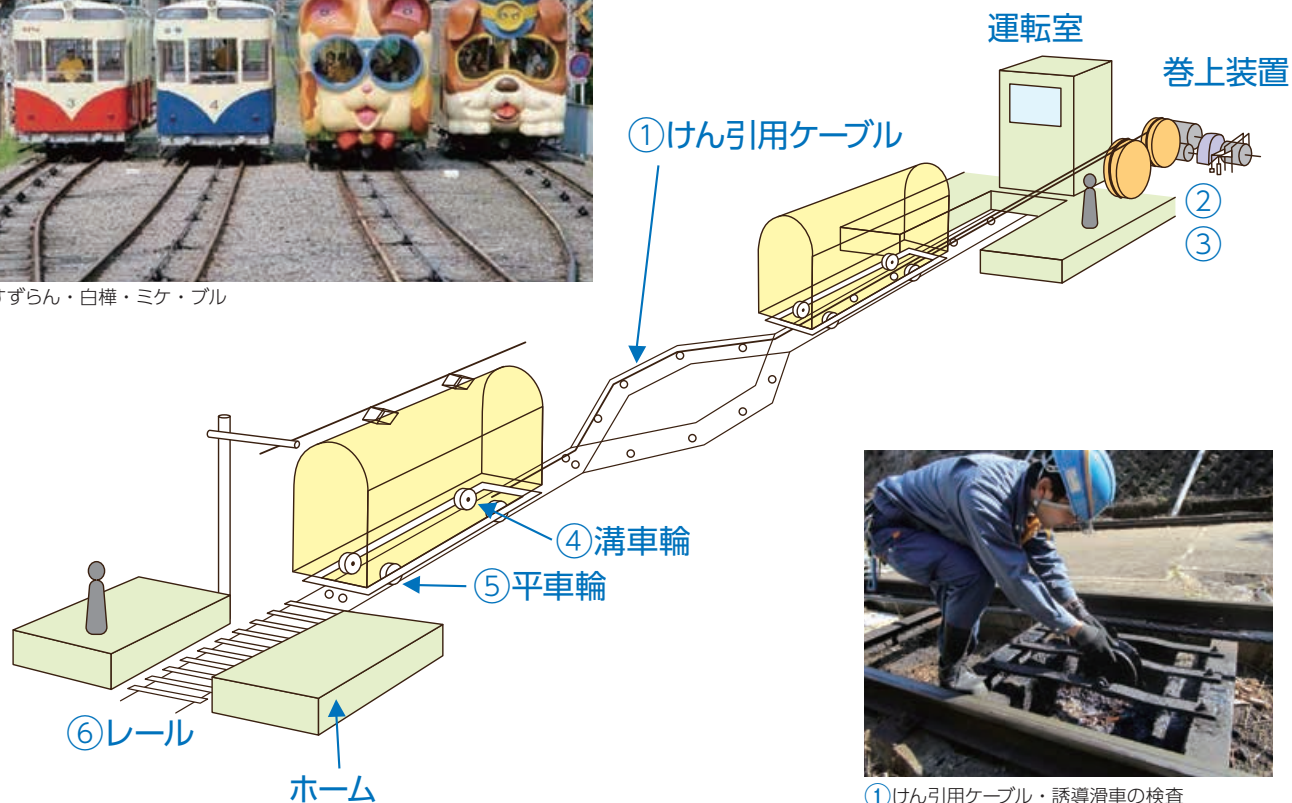
車両等の点検・整備

安全に列車を運行するため、車両等の点検・整備を実施しています。

生駒・西信貴ケーブルの保守点検



すずらん・白樺・ミケ・プル



①けん引用ケーブル・誘導滑車の検査



②けん引用ケーブル・巻上電動機の検査



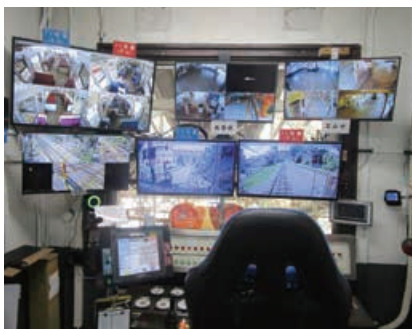
③けん引用ケーブル・巻上装置制御器の検査



④溝車輪（左側）⑤平車輪（右側）



⑥けん引用ケーブルおよびレール



生駒ケーブル宝山寺1号線 運転室

ケーブルカーの仕組み

2つの車両は1本のけん引用ケーブルで繋がっており、山上の運転室で巻上装置を操作し、けん引用ケーブルを巻上げることで車両が動きます。車輪には、「溝車輪」と「平車輪」があり、「溝車輪」は、車輪の表面に溝がついており、車両がすれ違うときに車両の進む方向を案内するものです。なお、生駒ケーブル宝山寺1号線では、運転室で運転士が各種モニター映像により、前方、車内、駅構内、踏切を監視することで、車内に係員を乗せずに運行しています。



床下機器の検査

ロープウェイ

葛城山ロープウェイの保守点検



① 支索（ロープ）の検査

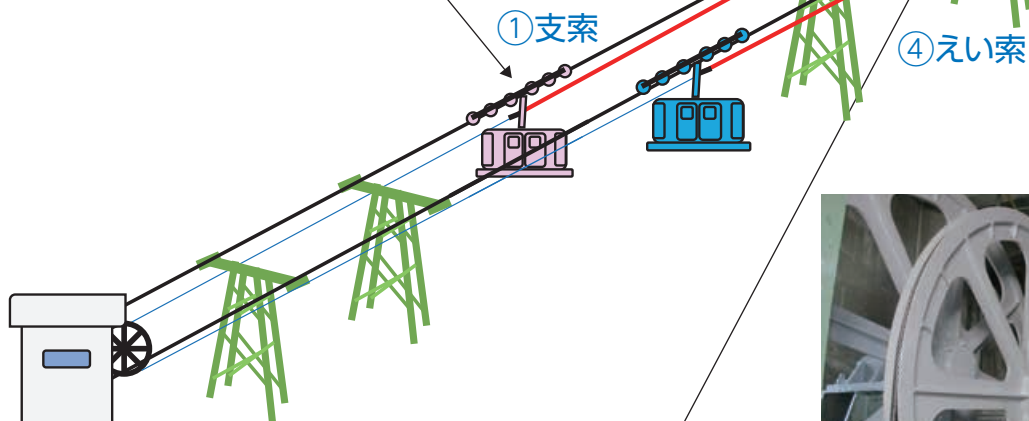


② 制御器の検査

運転室

② 制御器

③ 誘導滑車



③ 誘導滑車の検査



④ えい索（ロープ）の検査

ロープウェイの仕組み

搬器（ゴンドラ）の「はるかぜ」と「すずかぜ」は、えい索で繋がっており、搬器は支索に吊り下げられています。山上の運転室でモーターにより滑車を動かして、えい索を巻上げることにより搬器が動きます。



はるかぜ



すずかぜ

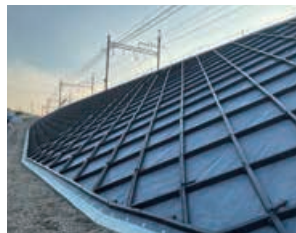
災害対策

線路の法面对策

法面の浸食や風化による土砂災害を防止するため、計画的に法面对策工事を実施しています。



法面補強（矢田駅～河内天美駅間）



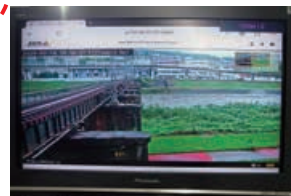
法面補強（南が丘駅～津新町駅間）

豪雨災害の対応

大雨等による異常出水時に、橋梁を通過する列車の安全を確保するため、監視カメラにより河川の水位を監視し、河川が増水した時には運転規制を行い、列車の安全運行に努めています。



河川監視カメラ（生駒線 大和川橋梁）



河川監視カメラ画像

浸水被害への対策

大雨や台風による河川氾濫に備え、浸水が想定される地域にある重要機器が収容されている拠点施設に対して、防水扉化や窓・ガラスの封鎖等による浸水対策工事を実施しています。



対策前（北楠変電所）



対策後（北楠変電所）

倒木対策

台風等の自然災害による倒木を要因とする輸送障害を防止するため、鉄道周辺の樹木伐採を強化しています。



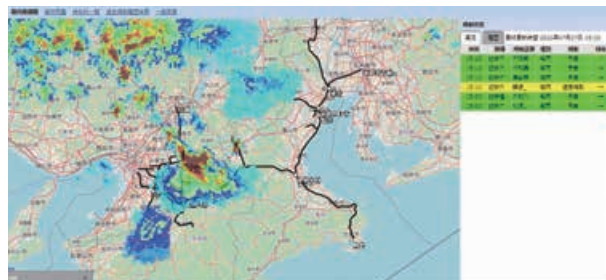
伐採前（五位堂駅～築山駅間）



伐採後（五位堂駅～築山駅間）

雨量システム

法面災害に対する運行安全確保のため、降雨量に応じた運転規制を行っています。このため、沿線各地に雨量計を設置するとともに、他の雨量情報も収集して、局地的な大雨にも対応可能なシステムを導入しています。



雨量システム

風向風速計

風向および風速を計測する装置で、発信器は、駅のほか橋梁、高架区間などの強風区間に設置しています。強風時には、運転規制を行い、列車の安全運行に努めています。



風向風速監視システム画面



風向風速計（発信器）

広域停電対策

大規模災害等により広域停電が発生したとき、東花園変電所に設置した蓄電池システムを使用し、難波線地下区間や生駒トンネル内に停車した列車を最寄り駅まで走行させ、お客さまの安全を確保します。

雷害対策

雷害から変電所や信号設備等を守るために、雷サージを速やかに大地に流す工事や雷サージから機器を保護する保安器を設置するなど、雷害対策を進めています。

LPWAを活用した災害対策

LPWA（低消費電力で長距離の通信）を活用し、レール温度監視装置によりレール温度を、テンションバランサー監視装置により電車線の張力をそれぞれ常時速隔監視しています。これにより施設の異常を早期に察知し、運転規制を行うことで、列車の安全運行を確保しています。



テンションバランサー監視装置

南海トラフ地震に備えて

南海トラフ地震に係る地震防災対策の推進に関する特別措置法の規定に基づき、「南海トラフ地震防災対策計画」を策定しています。これらに基づき全社員が連携して対応する手順を定めたマニュアルを整備し、適宜、教育・訓練を実施することにより、大規模地震に備えています。また、南海トラフ沿いで発生した異常な現象を観測した場合、気象庁から発表される臨時情報についても、マニュアルを定めて対応しています。

地震計システム

地震発生時、走行中の列車に対して的確な指示を行うため、沿線の10箇所に設置した地震計を用いて必要とする箇所の震度情報を収集し、地震警報表示盤で表示および警報を鳴動させます。この情報をもとに、震度4以上の地震が発生したときは、自動的に指令無線により、運転指令から走行中の列車に対して停止指令を通報できるよう、地震情報通報装置も設置しています。また、震度の大きさに基づく運転規制や線路点検については当社地震計の後に発表される気象庁の震度情報を基に実施します。



地震警報表示盤

緊急地震速報システム

地震が発生した場合、気象庁の地震観測網から得られた地震発生情報を即座に走行中の列車に伝達する「緊急地震速報システム」を導入しています。このシステムは、地震の大きな揺れが到達する数秒～数十秒前に気象庁より配信される緊急地震速報データ（大きな揺れが到達するまでの時間や規模等の情報）を運転指令室において受信し、走行中の列車に対して音声メッセージを自動的に通報することにより、被害の最小化を図るものです。

トンネルの耐震補強工事

近鉄日本橋駅～大阪難波駅間でトンネル耐震補強工事を進めており2026年度末に完成予定です。引き続き、大阪上本町駅～近鉄日本橋駅間のトンネル耐震補強工事に着手しました。



高架橋、橋梁および駅舎の安全性向上

高架橋や駅舎などの耐震補強工事、橋梁の落橋防止工事を継続的に実施しています。



橋梁落橋防止工事（ブラケット設置工）

帰宅困難者対策

大阪市、京都市、名古屋市等において、行政を中心とする帰宅困難者対策協議会に当社も参加し、大規模災害発生時の帰宅困難者の支援体制づくりに取り組んでいます。

東海地区における津波対策

三重県・愛知県内の路線では、津波が襲来した場合、お客さまと当社社員を津波被害から守るため、自治体で作成した津波浸水予測図等を参考に、「津波発生時の避難地図」を作成し乗務員等へ配付しています。この地図には、公共避難所および当社が定めた緊急避難場所、それぞれの避難場所の標高などを記載しています。また、お客さまが円滑に避難できるよう線路内に避難方向を示す、緊急避難誘導標（始端標・終端標・指示標）を設置しています。また、駅には「災害時の公共避難所」地図を掲示しており、この地図に記載の二次元コードにアクセスすると、地図がスマートフォン画面に表示されます。



津波発生時の避難地図（津駅周辺）



終端標



指示標



指示標



駅掲示の災害時の公共避難所地図

訓練・教育

異例事態対応訓練

大規模災害等の発生時に、対策本部を設置して被害現場の情報を迅速かつ的確に収集し、必要な対応を指示するシミュレーション訓練を継続的に実施しています。



異例事態対応訓練（異例事態対策本部）

拠点駅参集訓練

勤務時間外に大規模地震が発生した際は、自宅最寄りの主な駅に出勤し、お客さまの救出や避難誘導にあたることとなっており、出勤訓練を継続しておこなっています。出勤時の身の安全を守るためのヘルメットを全社員に配布し、自宅に保管させています。



拠点駅参集訓練（大阪難波駅）

事故・災害対応復旧訓練

警察署、消防署と協力して、事故発生時のお客さま救出等を行う事故・災害対応訓練や施設、車両の復旧を含んだ事故・災害対応復旧訓練を毎年行っています。



お客さまを社外へ誘導する訓練（西大寺車庫）

救助訓練（葛城山ロープウェイ）

ゴンドラが緊急停止した際にゴンドラからお客さまを救助する訓練を、毎年実施しています。



ロープウェイの救助訓練

車内傷害事件、テロ等の対応訓練

車内傷害事件やテロ発生時の初動対応能力の向上と関係機関相互の連携強化を図ることを目的として、警察・消防や他の鉄道事業者と合同訓練を行っています。



警察署・消防署と合同で実施した鉄道テロ対応訓練（東花園駅）



脱線した車両を線路上へ戻す訓練（富吉車庫）

地下線内列車火災訓練

列車内で火災が発生し、列車が地下線内で停止した想定で、お客さまの避難誘導等の訓練を実施しています。



相互直通運転している阪神電気鉄道と合同で実施した地下線内列車火災訓練（阪神桜川駅構内）

社員に対する実地教育・訓練

目の不自由なお客さまや車いすご利用のお客さまの立場に立ったご案内や介助が行えるよう、社員に対して教育・訓練を継続して進めています。



車いすの取扱い訓練

視覚障がい者接遇研修会の開催

社員の意識の高揚とサービス向上を図るため、2025年11月に大阪南視覚支援学校の歩行訓練士を高安車庫にお招きして、「視覚障がい者接遇研修会（車両部門）」を実施しました。



視覚障がい者接遇研修会（車両部門）

避難生活疑似体験研修の開催

南海トラフ地震や台風などの自然災害に備え、社員の防災意識向上を図るため、2026年3月11日に近鉄グループホールディングスと共同で避難生活疑似体験研修を実施しました。

体育館を避難所に見立て、防災専門家の指導のもと、参加者は協力して、インスタントハウスの組み立てや簡易トイレ設置など、普段経験できない多彩な内容に取り組みました。



インスタントハウスを組み立てる参加者

シミュレーター等による教育・訓練

運転士養成学科講習の教材として、模擬車両の運転機器操作を体感するシミュレーター装置や、実車では再現することが難しいトラブルなどをパソコン上に再現することで模擬体験ができるCAI（コンピュータ支援教育）教材を導入しています。これらの教材を用いて、種々の異例時における対処能力のほか、正しい判断や正しい行動の基礎となる知識・技能の向上に努めており、講習期間中にとどまらず、試験に合格し運転士となった後も、定期的に「知識」、「技能」、「適性」の確認を行い、運転士としての資質の管理を行っています。その他にも、車掌用のシミュレーター装置や、技術部門には車両保守係員用のCAI教材を導入しています。



運転士用のシミュレーター装置



車掌用のシミュレーター装置



CAI教材

運輸安全マネジメント教育

• 管理部門に対する教育

管理部門を対象に運輸安全マネジメント制度について、制度の概要、経緯、ガイドライン、安全管理規程等の教育を行っています。

• 運輸現業部門に対する教育

毎年現業職場を対象（駅係員、列車区乗務員、現業職場監督者）に、「事故の芽」情報の収集、活用重点を置いた教育資料を配布し、各職場において運輸安全マネジメント制度等の教育を行っています。

• 技術係員対象の夏期講習会

毎年7月から9月にかけて、土木、電気、車両の各係員に対して、安全運行を確保するための知識・技能の向上と、各規程の変更や新しい機器の説明等を含めた教育を行っています。

安全推進講演会の開催

安全意識の高揚と全社員のスキルアップを図るため、当社の役員、管理・監督職約180名を対象に、2025年6月、鉄道総合研究所 安全心理研究室 主任研究員 中村 竜氏をお招きして、「事故を防止するためのコミュニケーション」と題した講演会を実施しました。



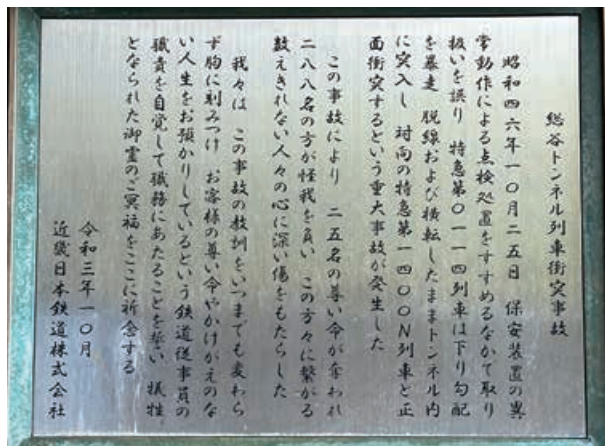
安全推進講演会

過去の重大事故体験の共有

過去の重大事故を風化させないこと、社員に「お客さまの安全最優先」、「事故防止の重要性」などを強く認識させることを目的に、1971年の「総谷トンネル列車衝突事故」を経験した元社員による事故体験談のDVD教材『このような事故を二度と起こさないために』を製作して教育しています。また、事故現場である総谷トンネルの入口には、事故の教訓をいつまでも胸に刻みつけ、お客さまの安全確保を誓うプレートを設置し、社員の安全教育の場として使用しています。



現在の（旧）総谷トンネル



安全確保を誓うプレート

忘れてはならない資料館

過去に発生した事故・故障等の実物を見ることにより、事故・故障防止の重要性を強く認識させ、過去の事故・故障を風化させない目的で、「忘れてはならない資料館」を開設し、社内研修等に活用しています。



運輸部門



施設部門



車両部門

社員ワッペン

災害や事故等が発生した場合に、私服（スーツ等）で列車や駅に居合わせた当社社員および関係グループ会社社員が、円滑な応援業務（お客さまの避難誘導、救護、案内等）を行えるよう、ワッペンを全社員に配布し、教育しています。

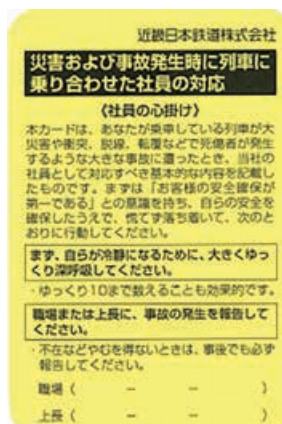


社員ワッペン

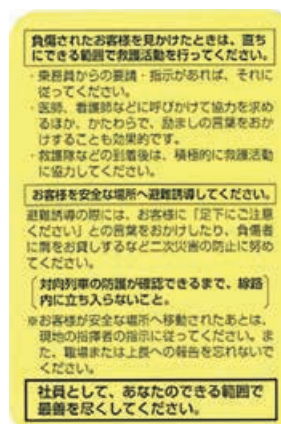


災害および事故発生時に列車に乗り合わせた社員の対応

乗車中の列車が災害や事故に遭ったとき、社員として行動すべき基本的な内容を記載したカードを全社員に携帯させ、異常時に最善を尽くすように教育しています。



表面



裏面

投資とBCP

安全投資実績と計画

鉄道安全関連設備の投資として、2025年度には273億円を投入し、耐震補強、法面对策、軌道整備、電気設備更新等様々な安全対策を行っています。2026年度も安全関連設備の投資として249億円を予定しています。

	鉄道事業設備投資	うち、安全関連設備投資
2025年度実績	332億円	273億円
2026年度計画	302億円	249億円

DBJ BCM 格付の最高ランク取得

2026年3月、(株)日本政策投資銀行(DBJ)が実施する、BCM(事業継続管理)格付において、14年連続で最高ランクを取得しました。BCM格付とは日本政策投資銀行が企業の防災・事業継続の取り組みを評価し、優れた企業を選定するものです。

BCP（事業継続計画）

異例事態に対応できる能力の向上を目指し、BCP(事業継続計画)を策定しています。異例事態発生から、通常業務に復旧するまでに行う業務の優先順位と手順等をあらかじめ整理し、迅速な事業復旧を目指すものです。当社はお客さまの安全を第一に確保したうえで鉄道事業の復旧を進めるよう定めています。

感染症への対応

「全車両の抗ウイルス・抗菌加工」の実施

当社では、お客さまにより安心して鉄道をご利用いただくために、全車両を対象として車内全体に、効果が持続する抗ウイルス・抗菌加工を2020年に実施しました。加工は、特定のウイルスや細菌を持続的に減少・抑制させる無機溶剤を、車内でお客さまが手を触れる箇所（つり革、手すり、シートなど）をはじめ、全体に噴霧することでコーティングします。

本抗ウイルス・抗菌加工は、SIAA（抗菌製品技術協議会）の安全性基準に適合しており、施工車両には、SIAAマークを表示しています。



※SIAA(抗菌製品技術協議会)は、経済産業省ガイドラインに則って運営され、適正で安心できる抗ウイルス・抗菌・防カビ加工製品の普及を目的とし、メーカー、試験機関が集まってできた団体で、SIAAマークは、SIAAガイドラインで品質管理、情報公開された製品に表示されています。

7 お客さま・沿線の皆さまへのお願い

ホームでのお願い

- ①ホームでは安全のため、黄色い線の内側を歩行してください。
- ②線路内に、ものを落としたときは、駅係員またはインターホンでお知らせください。絶対に線路内に立ち入らないでください。
- ③主要駅にはホーム上に非常通報ボタンを設置しています。もし、ホームから転落したお客さまを認めるなど、何らかの異常を発見したときは、直ちに非常通報ボタンを押してください。
- ④携帯電話、スマートフォン等を操作しながらホームを歩くことは、ホームから線路への転落や列車との接触などの事故につながる恐れがありますので、おやめください。



ホーム上の非常通報ボタン



車内でのお願い

- ①電車内への危険品の持ち込みは禁止されています。不審物や不審な行為に気付いたときは、乗務員や駅係員までお知らせください。
- ②電車は、やむをえず急停車することがあります。座席にお座りになるか、手すり・つり革におつかまりください。
- ③各車両には車内通報装置を設置しています。もし、車内で異常を発見したとき、押しボタンを押すと乗務員に異常を知らせることができます。また、通話機能付の装置では乗務員と通話することができます。
- ④非常時、みだりに車外に出ることは危険です。乗務員の誘導にしたがってください。



非常通話装置（通話機能付）



車内通報装置

踏切道でのお願い

- ①警報機が鳴り始めたら、踏切道内に入らないでください。
- ②踏切道内において、人・自転車・シニアカー・自動車などが閉じ込められたり、異常を発見したときは、警報機付近にある非常ボタンを強く押してください。異常を列車に知らせることができます。

ベビーカーご利用のお客さまへのお願い

ベビーカーは折りたたまずにご乗車になれますが、列車の走行中にベビーカーが突然動いたり転倒したりしないよう、ストッパーをかけて手を離さないようご注意ください。また、ホームで列車をお待ちの際は、ベビーカーを線路と平行にし、ストッパーをかけてお待ちください。

※一部の車両では、車いす・ベビーカーをご利用される方のフリースペースを設置しており、2024年以降に導入した新型一般車両（8A系・1A系・6A系）では、当社初となるベビーカーや大型荷物などをお持ちのお客さまが気兼ねなくご利用いただけるスペース「やさしば」を設置しております。



押ボタン式踏切支障報知装置

お困りのお客さまへの助け合い



持ち込みを禁止する危険物について

みなさまの安全・安心のために
列車内への危険物持込禁止のご案内
(2025年4月1日より)

危険物の持ち込みは法令等により禁止されています
持ち込もうとする場合は列車への乗車をお断りします

危険物の代表例

ガソリン、灯油、軽油 [可燃性液体]	クロロホルム、硝酸、塩酸 [毒物・劇物・酸類]	プロパンガス、液体窒素 [高圧ガス]
図例、水銀剤 [農薬]	弾薬、ダイナマイト [火薬類]	ナイフ、包丁、ハサミ、のこぎりなど [適切に梱包されていない刃物]

他のお客さまに危害を及ぼすおそれのあるもの、車内を損傷するおそれのあるものは、持ち込みできません。

例外的に持ち込み可能となる場合
小売店で通常購入できる日常的用途の製品
可燃性液体や高圧ガスを含む製品
※ 必ず封入済みで、容器が漏れ出しにくいよう、十分に保護されている必要があります。

駅や列車で不審物を見つけた際は近づかず
駅係員、乗務員にお知らせください

国土交通省・警察庁・JR北海道・JR東日本・JR東海・JR西日本・JR四国・JR九州
(一社) 日本民営鉄道協会・(一社) 日本モノレール協会・(一社) 日本地下鉄協会
(一社) 公営交通事業協会・第三セクター鉄道等協議会

エスカレーターのご利用について



津波の危険が迫ったときの3つのお願い



安全報告書に関するお問い合わせについて

当社では、ホームページの「お問い合わせ」「ご意見・ご要望」ページで
お客さまの声をお待ちしております。

「お問い合わせ」ページ

<https://www.kintetsu.jp/cs/otoiawase.html>

「ご意見・ご要望」ページ

<https://www.kintetsu.jp/cs/tellus.html>

近畿日本鉄道株式会社 安全推進部

〒543-8585 大阪市天王寺区上本町6丁目1-55