

# 鉄道事業

本線・阪神なんば線・武庫川線・神戸高速線の4路線を  
51駅（他社との共同使用駅2駅を含む。）・48.9kmで営業しており、  
大阪の2大ターミナルである梅田・難波に乗り入れています。



●方針と目標

安全方針

当社では、鉄道事業の安全確保への取組みに関して、「安全方針」を定めています。

2006年に制定後、「携行カード」携行の義務化、各職場への掲示を行うなど、鉄道部門の社員への周知に努めています。

●安全の最優先

安全確保の最優先が鉄道事業者の使命であることを深く認識し、社長及び役員・社員一同、安全確保に最善の努力を尽くす。



携行カード(抜粋)

●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を遵守し、厳正かつ忠実に職務を遂行する。

●安全管理体制の維持

安全管理体制を適切に維持するために、不断の確認を励行する。

安全目標

当社では、「責任事故ゼロの継続」を安全目標として定めており、1985年4月以降、責任事故皆無を継続しています。

●安全運行を支えるハード面での整備

PTCによる運行管理

PTC (Programmed Traffic Control)とは、コンピューターを使った列車運行管理システムのことで、コンピューターに記憶された全列車の全駅における情報(出発時刻、番線、行先、会社種別、車両種別等)に基づいて、信号の表示やポイントの切替えから、プラットフォームにおける案内表示や放送までの全てが自動的に行われるシステムとなっています。

2006年2月に更新した現在のシステムは、運行計画をベースに制御、管理するPTC計算機を3重系とし、ダイヤ乱れ時などにダイヤグラムを変更したり、信号機を手動で制御する運行操作卓を5卓(1卓につき3面のディスプレイ)配置するシステム構成となっています。また、運行計画管理・自動進路制御・運行監視・ダイヤ変更・運転整理・運行記録・システム状態監視などの機能強化を図ったほか、訓練シミュレーションを行うことができる機能があります。

豆知識

閉そく方式と信号機

当社では、全路線を一定の区間に分割し、一つの区間に一列車以上走らせないことにより、安全を確保する閉そく方式を採用しています。分割した一区間は閉そく区間といい、その入口に信号機を設置し、進入の許可及び制限速度を示すことで、安全で正確な運転を確保しています。



自動列車停止装置(ATS)の整備

自動列車停止装置(ATS)は、列車が信号機の現示等に基づいた制限速度以上で走行した場合、自動的にブレーキがかかり、減速・停止させる安全装置です。

当社では、速度の制限を5段階に分け、制限速度と列車速度を連続的に照合するシステムを採用し、全線に整備しています。

●安全運行を支えるソフト面での体制

線路の保守・点検

レールについては、定期的に更換等を行い、常に健全な状態を維持しています。また、日々の巡視のほか、軌道検測車による軌道変位の検測、列車動揺の検測等の軌道検査を定期的を実施しています。なお、測定したデータとレール、まくら木等の敷設状況を総合的に把握できる「軌道総合管理システム」を運用しています。

豆知識

レールの搬入場所

更換用レールなどの軌道材料については、堀切基地(西宮市川西町14番11号。3700㎡)から、搬入を行っています。また、この基地には、軌道モーターカーなどの保線用車両も留置しています。



車両の検査

車両の安全を保つため、定期的に尼崎車庫・工場で検査を実施しています。具体的には、電車の各部の状態及び性能を検査する列車検査(10日を超えない期間ごと)、状態・機能検査(3か月を超えない期間ごと)のほか、動力発生装置・走行装置・ブレーキ装置等について行う重要部検査(4年又は60万kmを超えない期間のいずれか短い期間ごと)、全般検査(8年を超えない期間ごと)を行っています。



重要部検査

駅係員・運転士・車掌の養成

運転士・車掌は、所定の経験を積んだ社員から社内登用試験によって選抜しています。教習所において、座学や、運転シミュレーターを用いた学科教育を行った後、営業列車において指導員が添乗の下、操業する技能講習を経て、試験に合格すれば、運転士・車掌に任用されます。また、駅係員の養成では、券売機や自動改札機等の実際に使用する機器を用いた研修を実施し、迅速かつ丁寧な接客を行えるよう指導しています。



運転士訓練状況



駅係員の養成

服務規律

乗務員の出勤点呼では、アルコールチェックなどの健康状態の確認や、安全綱領の唱和、当日の運行に関する注意事項の確認等を行っており、安全な運行に対する準備を行っています。

●システム整備

気象情報システムによる運行管理

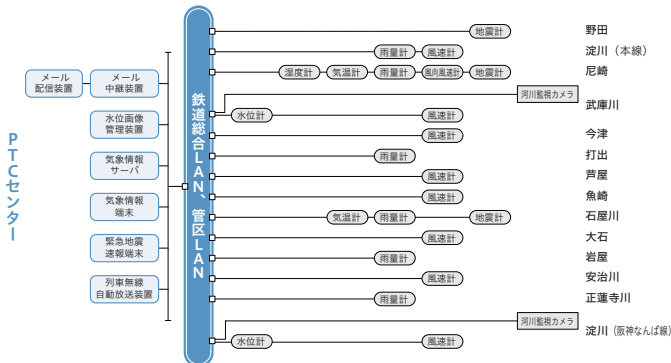
気象観測計器を沿線に設置し、地震、雨量、風速、河川水位等の観測データを監視しています。観測データは運転指令室に集められ、規定値を超えた場合は、警報を鳴らして指令員に知らせることにより、運転規制の判断に活用しています。2016年3月には、本線武庫川橋りょう及び阪神なんば線新淀川橋りょうに河川監視カメラを新設し、運転指令室、本社等でリアルタイムに河川状況を確認できるようにしました。



河川監視カメラ(映像例)

また、震度4以上 気象情報システム構成図

の地震を地震計で感知した場合又は緊急地震速報受信端末で予測した場合には、即座に列車無線を通じて運行中の各列車に非常停止指令の放送を自動的に行う機能を有しています。



●施設改良

駅・高架橋・トンネルなどの耐震補強の実施

耐震性の確保を目的として、高架橋柱の耐震補強工事を計画的に実施しています。2017年度においては、千船駅等の耐震補強工事を実施しました。

●その他の取組み

避難地図・避難梯子などの整備

津波発生時に、お客さまが安全に避難できるよう、各駅に掲出してある駅周辺地図に、津波避難場所を明記しています。

また、阪神なんば線の新淀川橋りょう上では、災害時、橋りょう上に停止した列車からお客さまの避難誘導を円滑に行うため、列車から線路へ降りるための梯子を設置しているほか、橋りょう上での避難方向と距離が分かるように距離標を設置しています。



距離標

災害や事故に備えた訓練を実施

実際に列車や駅を使用して、異常時の処置、乗客の避難誘導方法を確認する訓練を実施しています。また、非常事態発生時に関係者が参集する訓練や、脱線車両を復旧する訓練なども実施しています。



脱線復旧訓練

●ホーム・踏切の安全対策

ITV(車掌確認用モニター)

曲線ホームなど、車掌がお客さまの乗降を確認しにくいホームに設置しています。2018年3月末現在、30駅にカメラ119台、モニター204台を設置しています。



ITV

転落防止柵の設置

ホームからの転落防止対策と列車との接触防止対策として、梅田駅、御影駅(2番線側のプラットホーム)、神戸三宮駅、高速神戸駅、武庫川線武庫川駅のホーム端部に転落防止柵を設置しています。



神戸三宮駅転落防止柵

内方線

視覚障がい者をお客さまのホームからの転落を防止するため、全駅の点状ブロックに内方線(ホームの内方側が認識できる線状のブロック)を併設しています。



内方線付きJIS規格ブロック

発光式列車接近表示器

神戸三宮駅及び甲子園駅(降車専用ホームを除く。)の各ホームでは、ホームからの転落防止対策及び列車との接触防止対策として、ホーム床面の光で、列車の接近・発車をお知らせするLEDによる発光式の列車接近表示器を設置しています。



ホーム床面発光式列車接近表示器

待避用ホームステップ

ホーム下等への避難が困難な箇所において、お客さまがホームから転落した場合に、速やかにホーム上へ待避できるよう一定間隔で待避用ホームステップを取り付けています。



待避用ホームステップ

非常通報装置・非常停止ボタン

軌道内に敷設した検知マットや、ホーム上の非常停止ボタンにより、乗務員・駅係員にお客さまの転落などの異常を知らせて、事故を防止するようにしています。非常停止ボタンは、全線全駅の全ホームに設置済みです。

## 踏切障害物検知装置と踏切支障報知装置(非常ボタン)の設置

車が通行する踏切には全て踏切障害物検知装置を設置しています。この装置は、光を発する発光器とそれを受ける受光器、運転士に異常を知らせる発光信号器などで構成されています。踏切内の障害物により、光線が4秒以上遮断された場合や遮断棒が完全に降下しない場合に、踏切手前の発光信号器が点灯し、運転士に異常を知らせます。



発光信号器

発光器・受光器

また、営業路線の踏切(32か所)全てに、踏切支障報知装置(非常ボタン)を設置しています。

## 運転指令室への警報の移報と列車向け自動音声通告システムの運用

ホームにおける非常通報装置の動作時や踏切道における踏切支障報知装置の動作時において、運転指令室へ警報を移報するとともに、列車無線により列車に対し自動音声通告を行うシステムを構築し、2018年6月から運用を開始しています。これにより、ホーム及び踏切道での異常発生時に各列車への迅速な注意喚起を行うことができ、更なる安全性の向上を図っています。

## 列車種類選別装置の設置(遮断時分の適正化)

列車の安全運行と踏切道を通行人や車の安全を確保できるよう、全踏切に列車種類選別装置を設置しています。これにより、全ての踏切において遮断時分を適正に制御しています。



運転士が運転台に設置された設定器で列車種別を設定すると、その情報は車上子(車上アンテナ)に伝えられます。

地上子(地上アンテナ)から電波を車上子に当て、その反射により地上の識別装置が列車種別を識別します。

識別された列車種類に応じて、遮断開始のタイミングを変えています。

### 豆知識

#### 「列車種類選別装置」のこんな使い道

列車種類選別装置は、駅の誤通過防止にも役立っています。本線・阪神なんば線では、この装置の情報(神戸高速線ではPTCのダイヤ情報)を利用して、停止列車が駅に接近してくると列車S標が点滅し、それに連動したATSにより列車の入駅速度が制限されます。これにより、停車駅にもかかわらず、駅を通過させるという人為的ミスを防いでいます。

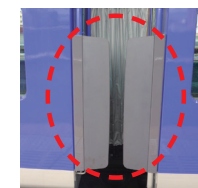


列車S標

## ●車両の安全対策

### 転落防止ぼろ・転落防止放送装置の設置

お客さまがホームから車両の連結間へ転落する事故を防止するため、ゴム製の外ぼろを、先頭部同士の連結間を除く全ての車両に設置しています。なお、車両の連結・解放を行う先頭部同士の連結部(1000系・9000系車両)には、音声で注意を促す転落防止放送装置を設置しています。



転落防止ぼろ

### 非常通報装置・非常通話装置の設置

車内には、非常事態が発生した場合に、乗務員に通報することができるよう、非常通報装置を設置しているほか、インターホンタイプで乗務員との通話が可能な非常通話装置を設置しています(一部の車両を除く)。



### 運転士異常時列車停止装置の設置

運転士の体調が急変した場合など、不測の事態が発生した際にも安全を確保できるよう、列車走行中にハンドルのスイッチから手が離れると、自動的に非常ブレーキがかかる装置を全運転台に設置しています。



● 駅のサービス施設

券売機

1962年、梅田駅に初めて導入。現在は東鳴尾、洲先駅を除く全ての駅に設置しています。

また、2008年からICカードへのチャージや音声案内に対応した新型券売機を順次設置し、2009年に東鳴尾、洲先駅を除く全駅(阪神線)への設置を完了しました。

自動定期券発売機

継続して同一区間の定期券を購入するお客さまに、申込書なしで発売できる自動定期券発売機を、1992年に梅田駅に初めて導入しました。また、2003年以降、新規定期券も購入可能なタイプのものを、梅田、尼崎、甲子園、神戸三宮、西九条駅に設置し、2008年からICカードによる購入、2009年からクレジットカードによる購入も可能となりました。現在は野田、芦屋、魚崎、大阪難波、新開地を加えた合計10駅に設置しています。

改札機

1972年、尼崎駅に初めて導入し、2005年にはICカードに対応した改札機を全駅(東鳴尾、洲先駅はIC専用簡易改札機)に設置しました。

また、1996年に通路の幅が900mm(通常550mm)の車いす対応改札機を姫島駅に関西で初めて導入し、2018年3月末現在で48駅に75台を設置しています。



車いす対応改札機

精算機

1996年3月のストアードフェアシステム導入に伴い、東鳴尾・洲先駅を除く全ての駅に設置しています。2009年にICカードへのチャージに対応した新型精算機に全機更新しました。

待合室

駅で電車を待つ間、快適に過ごしていただけるよう、冷暖房を完備した待合室の設置を進めており、2018年3月末現在で27駅に53室を設置しています。



待合室

駅SIGHT(エキサイト)  
/デジタルサイネージ

サービス向上のため、1995年、駅SIGHT(エキサイト)を梅田駅構内に設置しました。2013年12月、80インチモニターに更新し、鉄道の案内、沿線の催物情報、ニュース、野球の試合結果等を放映しています。

このほか、デジタルサイネージを2013年3月に神戸三宮駅に、2014年5月に梅田駅と甲子園駅に設置しています。



駅SIGHT

デジタルサイネージ

● バリアフリーの取組み

駅のバリアフリー化

障がいを持つお客さまや、小さいお子さまを連れのお客さまもご利用しやすいよう、駅へのエレベーターの設置や、多機能トイレの整備を積極的に進めています。このほかにも、点字等で駅構内図を表示する触知図式案内板、階段や触知図の位置を音で知らせる誘導チャイム、点字運賃表等の整備も進めています。



鳴尾駅下りホーム

車両のバリアフリー化

車いす・ベビーカースペース

全編成に設置しており、原則として、先頭車・最後尾以外の中間車両の神戸寄りの扉横に設けています。8000系(一部)、1000系、5500系(一部)、5550系、5700系では、編成の全車両に設置しています。



車いす・ベビーカースペース

扉開閉予告ブザー・扉開閉予告灯・誘導鈴

扉事故を防止するため、扉の開閉時に警告音が鳴る扉開閉予告ブザーを採用しています。2018年3月末現在、一部の普通用車両を除く322両に設置しています。

なお、8000系(一部)、1000系、5500系(一部)、5550系、5700系にはブザーと同時に点滅するLED式の扉開閉予告灯及び目の不自由な方に扉の位置をチャイム音で知らせる誘導鈴を併せて設置し、2018年3月末現在、184両に設置しています。

車内案内表示装置

視覚的に情報を提供するため、扉の上部(1両当たり3か所)に、車内案内表示装置を設置しています。列車種別、停車駅、営業案内などの文字情報を表示するもので、2018年3月末現在、314両に設置しています。



車内案内表示装置(5700系)

なお、5700系及び5500系(一部)では、32インチハーフサイズの液晶式のフルカラー式の表示器を設置し、停車駅・乗換案内・運行状況などの情報を、イラストや大きな文字を用いて分かりやすく表示できるようにしているほか、4か国語(日・英・中・韓)対応もしています。

車内乗車位置表示板

扉の内側に凸形記号及び点字により「号車・扉番号」を表示する車内乗車位置表示板を設置しています。2018年3月末現在、8000系、9300系、5000系、5500系、5550系、5700系の224両に設置しています。



車内乗車位置表示板

●CS向上に向けた取組み

阪神電車サービスセンター

2013年3月に神戸三宮駅に、2015年8月に甲子園駅にそれぞれ開設しました。ここでは、定期券・企画券等の発売から沿線や周辺の観光案内まで、お客さまのニーズに応じた幅広いサービスを行っています。また、2017年3月には、神戸三宮駅のサービスセンターにおいて、英語力のあるスタッフの常駐化や改装工事を行い、インバウンドの受入体制を強化しています。



阪神電車サービスセンター (神戸三宮駅)

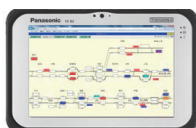
情報案内ディスプレイ・案内検索端末・タブレット端末

お客さまへの情報提供を充実させるため、駅の改札口に情報案内ディスプレイ及び案内検索端末を設置しています。ここでは、列車の運行状況を文字情報や路線図等を組み合わせて分かりやすく表示するなど、お客さまに的確かつ迅速に情報を提供できるようにしています。2018年3月末現在、情報案内ディスプレイは28駅に、案内検索端末は25駅に設置しています。

また、ダイヤの乱れなどが発生した際の運行情報のご案内について、従来、駅係員や乗務員は列車無線等からの情報を確認していましたが、運行情報を受信できるタブレット端末を配備し、お客さまに迅速で正確な案内が可能になりました。



情報案内ディスプレイ



タブレット端末 案内検索端末

全駅係員・全乗務員がサービス介助士の資格を取得

当社では、高齢者や障がい者のお客さまに少しでもお役に立てるよう、サービス介助士の資格取得を推奨しており、鉄道事業に従事する全ての駅係員と乗務員が、サービス介助士を取得しています。

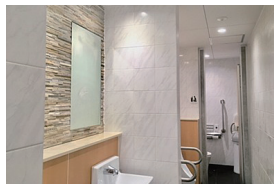


地下トンネル区間における携帯電話サービス

2016年10月、本線岩屋～神戸高速線西代間の地下トンネル区間での整備が完了し、これにより全線での携帯電話サービスの利用が可能となりました。

トイレ改良

男女トイレ共に洋式便座(温水洗浄便座付き)への改良を進めているほか、水石鹸・便座クリーナーを設置するなど、より快適にご利用いただける取組みを行っています。



久寿川駅 トイレ内装 (2017年度改良)

●その他の取組み

駅務管理システムを用いた遠隔操作によるお客さま対応

各駅の駅務機器と4つの駅長室に設けられている駅務操作卓及びPTCセンターの各種計算機等をネットワークで結び、駅務機器の遠隔監視制御等を行う駅務管理システムを採用しています。駅長室では各駅の券売機、精算機、改札機等の駅務機器の遠隔操作が可能であり、駅係員が不在の時間帯には、インターホンやITVを使って、お客さまに対応することができます。



インターホン

COLUMN

「阪神電車の高架下」のこんな取組み

■阪神野菜栽培所

高架下スペースを活用した完全人工光型植物工場「阪神野菜栽培所」(2014年4月出荷開始)で、「グリーンリーフ」及び「フリルレタス」を栽培し、「清らか野菜」として販売しています。農業を使わずに栽培し、雑菌の付着が少ないなど、安心で新鮮・長持ちな野菜を特徴としています。ここで栽培した野菜は、沿線のスーパーマーケットや百貨店などで販売されているほか、ホテル・レストランなどで食材としても利用されています。

阪神野菜栽培所の概要

完成年月	2014年3月
形式	完全人工光型植物工場
住所	尼崎市水明町373番地の6 (「尼崎センタープール前」駅高架下)
建築面積	836㎡
生産能力	グリーンリーフ、フリルレタス合わせて、 日産最大約1,500株



■シイタケの試験栽培

高架下と隣接の低利用地を活用して、2015年11月からシイタケの試験栽培を開始しました。原木にシイタケ菌を植え込んで栽培する「原木栽培」という方法を採用しており、農薬や化学肥料などは一切使用していないことが特徴です。また、栽培に当たっては、味や香りが強く肉質のしっかりした品種を選んでいます。

住所	大阪市西淀川区千舟3丁目9番27号
施設面積	約1,100㎡
稼働開始	2015年11月
栽培方法	原木栽培



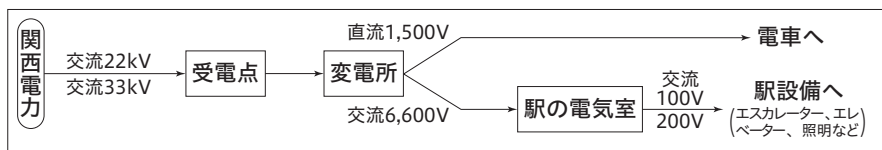
●電力関係設備

変電所

鉄道で使う電力は、電車を動かす運転用電力と駅の照明、エスカレーター、信号機等に使う付帯電力に大別されます。当社は関西電力から交流22kV又は33kVの特別高圧を7か所で受電し、沿線7か所(淀川・大物・今津・青木・春日野道・相生橋・九条)の変電所で、運転用電力の直流1,500Vと付帯電力の交流6,600Vに変換し、全線に電力を供給しています。

なお、変電所は全て無人で、尼崎にある電力指令所から遠隔制御を行っています。電力指令所は、安定した電力供給と迅速な事故対応が可能なように、コンピュータの機能をフルに生かした変電所集中管理システム(CSC)で運用しています。

電力供給の仕組み

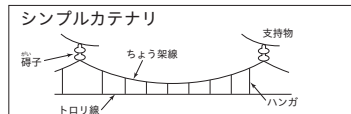


電路設備

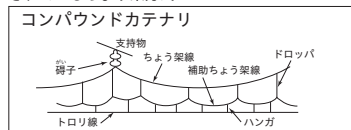
電線路の支持物は、ほとんどが門型の鉄柱ですが、最近は耐震性を考慮して鋼管柱を採用しています。また、電車に電気を送り込む電車線の架設方法は、シンプルカタナリ、コンパウンドカタナリ、剛体電車線の3種類を採用しています。

また、電車線の張替作業や点検作業の効率化のため、軌道専用作業車として、「架線作業車」を導入し、電路設備の保全に活用しています。

(ちよう架方式)

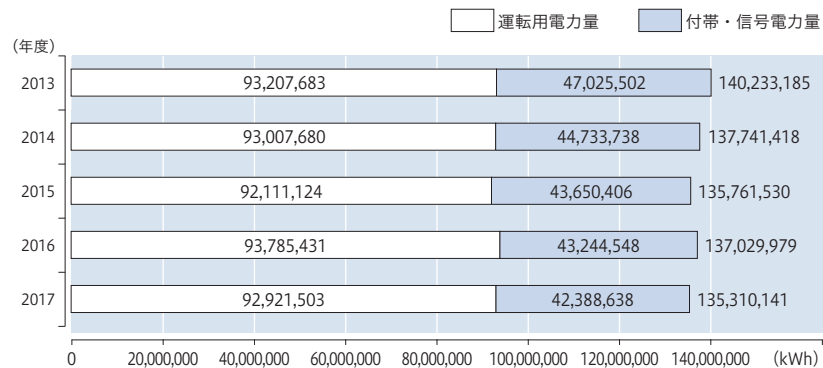


構造が比較的簡単のため、従来から一般的に採用されているちよう架方式



電流容量が大きいため、輸送量及び運転速度の高い線区に適するちよう架方式

電力消費量の推移



●車庫

尼崎車庫・工場

車両の検査・修繕等の作業は、全て尼崎車庫・工場で行っています。

石屋川車庫

日本で最初の検車庫付きの高架車庫として1968年から使用していましたが、1995年に発生した阪神・淡路大震災により全壊したため、同じく高架車庫として再建し、1996年3月から使用を開始しています。

名称	尼崎工場	尼崎車庫	石屋川車庫
住所	尼崎市北城内116番地		神戸市東灘区御影塚町4丁目11番1号
敷地面積 (㎡)	54,181		15,882 (高架部車庫面積 約12,900㎡)
収容能力 (両)	27	209	94
主な機械	工作機械、塗装装置、試験装置	車輪転削盤、車体洗浄機、試験装置	車体洗浄機

このほか、御影留置線(車両収容能力34両)があります。

●主な車両

1000系 急行用

阪神なんば線及び近鉄奈良線の走行にも対応した急行用車両です。車体をステンレス化して無塗装とすることで環境に配慮するとともに、鉄道車両としては先端技術であるレーザー溶接構体(ボディ)を採用して見付及び構体強度の向上を図っています。車体のシンボルカラーは、「ビバーチェオレンジ」を基調としています。また、この車両では、フルカラーLED式の行先・種別表示器を採用しています。更に、バリアフリー関連では、これまでの機器に加え、扉開閉予告灯及び誘導鈴を各出入口上部に設置しているほか、全車両に車椅子スペースを設置しています。



〔1201形〕定員:123人(うち座席44人)、最大寸法(長×幅×高):18,980×2,800×4,060mm、自重:29.5t  
 運転性能:最高速度110km/h、加速度3.0km/h/s、減速度4.0km/h/s  
 ※中間車(1001形・1101形・1301形)定員133人(50座席)

9300系 急行用

中間車にセミクロスシートを備えた急行用車両。車体は、「プレストオレンジ」と「シルキーベージュ」のツートンカラーとしています。従来の車両に比べ消費電力が少なく、動作音も小さい省エネルギータイプのIGBT-VVVFインバータ制御装置を採用したほか、車内案内表示装置、非常通話装置、車いすスペース、扉開閉予告ブザー、転落防止ほろ等を設置しています。



〔9501形〕定員:124人(うち座席48人)、最大寸法(長×幅×高):18,980×2,800×4,060mm、自重:27t  
 運転性能:最高速度110km/h、加速度3.0km/h/s、減速度4.0km/h/s  
 ※中間車(9301形・9401形)定員131人(50座席)

### 9000系 急行用



(9201形) 定員:120人(うち座席46人)  
 最大寸法(長×幅×高):18,980×2,800×4,060mm  
 自重:25t、運転性能:最高速度110km/h  
 加速度:3.0km/h/s、減速度:4.0km/h/s  
 ※中間車(9000形・9101形)定員:132人(50座席)

### 8000系 急行用



(8201形) 定員:124人(うち座席48人)  
 最大寸法(長×幅×高):18,980×2,800×4,060mm  
 自重:28t、運転性能:最高速度110km/h  
 加速度:2.5km/h/s、減速度:4.0km/h/s  
 ※中間車:クロスシート 定員:130人(50座席)  
 :ロングシート 定員:133人(50座席)

### 7861形 武庫川線ワンマン用



(7861形) 定員:132人  
 最大寸法(長×幅×高):18,880×2,800×4,160mm  
 自重:35t、運転性能:最高速度110km/h  
 加速度:2.0km/h/s、減速度:4.0km/h/s

### COLUMN

#### ちよい乗りシート

立ち座り動作のお客さまの負担を軽減させたいとの思いから、従来の座面より30mm高くするなどの工夫したシート。  
 5700系普通用車両の出入口付近に設置しています。



### 5700系 普通用

普通用車両としては、20年振りとなる新型車両で、鉄道友の会が選定する「2016年ブルーリボン賞」を受賞しました。ステンレス車体に、普通用車両の伝統を引き継いだ「カインドブルー」を配色しています。

永久磁石同期電動機を用いたVVVFインバータ制御の主回路システムやLED照明などを採用し、省エネルギー化を図っています。

また、吊り手・握り棒の増設や、お客さま自身の操作による扉開閉ボタンの設置など、より安全・快適な車内空間となるようにしています。更に、出入口上部に4か国語対応の32インチハーフサイズの液晶式の車内案内表示器を設置しています。



(5701形) 定員:124人(うち座席41人)、最大寸法(長×幅×高):18,980×2,800×4,060mm、自重:34t  
 運転性能:最高速度110km/h、加速度4.0km/h/s、減速度4.5km/h/s  
 ※中間車定員:133人(45、46座席)

### 5500系 普通用

車体は、「アレグロブルー」と「シルキーグレイ」のツートンカラーとしています。当社で初めてGTO-VVVFインバータ制御装置を採用したほか、車内案内表示装置、非常通話装置、車椅子スペース、扉開閉予告ブザー等を設置しています。

また2016年度からリニューアル工事を実施し、5700系に準じたサービス・バリアフリー設備を設置するとともに、「ラピスブルー」を基調とした外観に一新しました。

(5501形) 定員:125人(うち座席46人)、最大寸法(長×幅×高):18,980×2,800×4,060mm、自重:34t  
 運転性能:最高速度110km/h、加速度4.0km/h/s、減速度4.5km/h/s  
 ※中間車(5601形)定員133人(50座席)



▲リニューアル前

◀リニューアル後

### 5550系 普通用



(5551形) 定員:124人(うち座席46人)  
 最大寸法(長×幅×高):18,980×2,800×4,085mm  
 自重:35.5t、運転性能:最高速度110km/h  
 加速度:4.0km/h/s、減速度:4.5km/h/s  
 ※中間車(5651系・5652系)定員:133人(50座席)

### 5000系 普通用



(5001形) 定員:131人(うち座席48人)  
 最大寸法(長×幅×高):18,980×2,800×4,047mm  
 自重:36.5t、運転性能:最高速度110km/h  
 加速度:4.5km/h/s、減速度:5.0km/h/s  
 ※中間車定員:140人(50座席)

### 車両数・客車形式別一覧

車両数		客車形式別一覧	
客車(両)	貨車・その他(両)	形式	両数(両)
電動客車	193	8000系	114
制御電動客車	58	9000系	30
制御客車	94	9300系	18
付随客車	13	1000系	96
計	358	7861形	3
		7961形	3
		7890形	1
		7990形	1
		5000系	36
		5500系	36
		5550系	4
		5700系	16
	計		2
			製造年(年)
			1984～1996
			1996
			2001～2003
			2007～2012
			1966・1968
			1974
			1977
			1977～1981
			1995～2000
			2010
			2015～



●多彩な乗車券を発売

回数券

次の種類の回数券を発売しています。

(阪神線)

種類	適用	回数	発売金額	
			大人	小児
普通回数乗車券	大人 小児	11回	片道普通旅客運賃の10倍	
		22回	片道普通旅客運賃の20倍	
普通回数乗車券 (神戸三宮～元町間)	大人 小児	11回	大人1,200円	小児 600円
		22回	大人2,400円	小児1,200円
時差回数乗車券 (オフピークチケット)	大人	6回	片道普通旅客運賃の5倍	
		12回	片道普通旅客運賃の10倍	
時差回数乗車券 (オフピークチケット) (神戸三宮～元町間)	大人	6回	600円	
		12回	1,200円	
土・休日割引回数乗車券 (サンキューチケット)	大人	7回	片道普通旅客運賃の5倍	
		14回	片道普通旅客運賃の10倍	
土・休日割引回数乗車券 (サンキューチケット) (神戸三宮～元町間)	大人	7回	600円	
		14回	1,200円	

(神戸高速線)

種類	適用	回数	発売金額	
			1区	2区
普通回数乗車券	大人 小児	11回	1,200円	1,500円
			600円	800円
時差回数乗車券	大人	6回	600円	750円
			600円	750円
土・休日割引回数乗車券 (サンキューチケット)	大人	7回	600円	750円

※ このほか、阪神線、山陽電鉄線、神戸電鉄線、阪急電鉄線との連絡回数券も発売しています。

- (注) 1 時差回数券は、平日ダイヤの10～16時及び土休日ダイヤで運行する日に終日利用可能です。  
2 土・休日割引回数券は、土休日ダイヤで運行する日に終日利用可能です。

※ このほか、神戸高速線、山陽電鉄線、神戸電鉄線との連絡回数券も発売しています。

阪急・阪神・能勢・北急 レールウェイカード

当社線、阪急電鉄線、能勢電鉄線及び北大阪急行電鉄線の4社で利用できるプリペイドカードです。発売している券種は、【阪神線】大人用1,000円、2,000円、3,000円の3種類(小児用は1,000円、2,000円)、【神戸高速線】大人用1,000円、2,000円、3,000円の3種類(小児用は500円、1,000円、1,500円)です。

なお、2019年春に発売を終了し、2019年秋には改札機での利用を終了します。

※スルッとKANSAI対応の「らくやんカード」の販売は、2017年3月31日をもって終了しました。



STACIA PiTaPa

カードを改札機にタッチするだけで通ることができ、物販端末設置店では電子マネーとしても利用できるPiTaPaシステム(※)対応のポストペイ(後払い)方式のICカードです。なお、ICカードには定期券の機能も付加することが可能です。

※ PiTaPaは、「Postpay IC for "Touch and Pay"」の略で、(株)スルッとKANSAIが運用するIC決済システムです。

また、グループ交通機関の乗継利用でポイントが貯まるサービス「エコ乗り」や、グループでの利用によるポイントサービス、沿線文化施設等での提示割引サービス等も実施しています。

利用回数割引	PiTaPaカードの利用月に、同一運賃区間の乗車回数が10回を超えた場合、その超えた乗車について、普通旅客運賃を10%割引くサービスを実施しています。
PiTaPa定期サービス	PiTaPaカードに、磁気定期券同様の情報を搭載することにより、IC定期券としての利用が可能です。

企画乗車券

他社との共同企画として、当社線と他社線との連絡割引乗車券などの企画乗車券を発売しています。

●定期券サービス

阪急電鉄との定期券の相互利用サービスの実施

阪神線及び阪急電鉄線(いずれも神戸高速線を含みます。)の梅田・神戸三宮間、神戸三宮・高速神戸間を含む定期券で、相手会社の特定の駅でも乗降ができるサービスを実施しています。

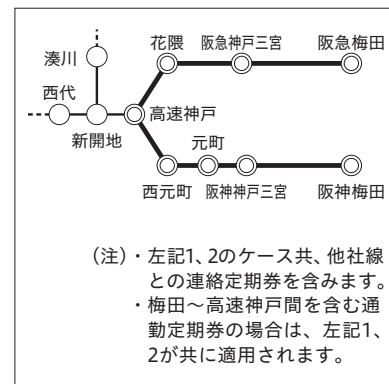
1 梅田・神戸三宮間(通勤定期券)

- ① 阪神梅田・阪神神戸三宮間を含む通勤定期券  
乗降可能な駅 阪急梅田・阪急神戸三宮
- ② 阪急梅田・阪急神戸三宮間を含む通勤定期券  
乗降可能な駅 阪神梅田・阪神神戸三宮

(注) いずれも、途中駅での乗降は、別途普通運賃が必要となります。

2 神戸三宮・高速神戸間(通勤・IC通学定期券)

- ① 阪神神戸三宮・高速神戸間を含む通勤定期券及びIC通学定期券  
乗降可能な駅 阪急神戸三宮・花隈
- ② 阪急神戸三宮・高速神戸間を含む通勤定期券及びIC通学定期券  
乗降可能な駅 阪神神戸三宮・元町・西元町



梅田駅乗降サービス「OSAKAどっちも定期」

大物・九条間を含む通勤定期券で、梅田でも乗降ができるサービスです。

(注) 定期有効区間外の本線途中駅での乗降は、別途普通運賃が必要となります。

連絡IC定期券を拡大

2018年4月1日から、新たに当社と大阪市高速電気軌道(Osaka Metro)及びOsaka Metroを経由した京阪・南海とのIC連絡定期券の発売を開始しました。従来は磁気定期券で発売していましたが、PiTaPaによるIC定期券も発売可能としたものです。この拡大により、バスを除く全ての連絡定期券がIC定期券で発売可能となりました。

● 駅・車両での取り組み

大石駅での取り組み

大石駅では、屋根に太陽光パネルを設置しており、同駅の使用電力の30%に当たる年間126,000kWが発電され、年間CO<sub>2</sub>排出量では69トンの削減効果があります。



大石駅の取り組み

太陽光パネル

LED照明の導入

当社では、駅照明に省エネ性の高いLEDを積極的に導入しており、全駅でのLED照明の導入を順次進めています。

また車両の前照灯や室内灯においても、LED照明の導入を進めています。



神戸三宮駅

電車のブレーキで発電

電車の減速時、走行用のモーターを発電機として動作させてブレーキに使用する「回生ブレーキ」を89%の車両で採用しています。これにより発電した電力は架線に送り返され、付近を走る車両で利用されています。

豆知識

車両に使われている省エネ装置

VVVFインバータ制御装置

走行用交流モーターの回転数や回転力を制御する装置。架線から取り入れた直流電力を変換装置であるインバータにより交流電力に変換し、更に車両の走行状態に応じてその電圧と周波数を変化させ、モーターの回転を効率よく制御します。保守の手間が少ない交流モーターを使用するため、省力化に役立つほか、省エネ性にも優れています。

● その他の取り組み

ロングレール化

1本のレールの長さが200m以上のロングレールは継ぎ目が少ないため、振動や騒音が減り、乗り心地が良くなるほか、保線作業も軽減されます。なお、当社では本線のロングレール敷設可能区間においては、全ての区間で敷設しています。

防振軌道の採用

コンクリート道床とまくら木の間にゴム製の弾性材を設置し、列車の走行に伴う振動の低減を図っています。



防振軌道の採用

鉄道の日「はんしんまつり」の開催

2006年から、地域の方々に阪神電車を親しんでいただくことを目的に、「はんしんまつり」を開催しています。開催ごとに内容を充実させ、2017年11月の「はんしんまつり」では、「台車枠トラバースーヤ運転体験」が登場。



電車と綱引き

台車枠トラバースーヤ運転体験

事前応募制となつてからは過去最大の7,000名規模で招待しました。

このほか、各種車両や装置の展示・体験、電車と綱引き、制服姿での写真撮影、洗車機通過体験、グッズ販売も行うなど、鉄道ファンも、そうでない方も楽しむことができる、充実した内容となっています。

「阪神電車まなび基地親子見学会」を開催

明治・大正時代に活躍した旧形車両などを活用し、2015年から「阪神電車まなび基地親子見学会」を定期的に開催しています。

阪神電車まなび基地では、子どもたちに、運転士体験、踏切設備を用いた交通ルールの学習、野菜の成長過程の学習などを行っていただけるほか、阪神電車の歴史を紹介したパネルも展示しており、皆さまに地元の鉄道の存在をより身近に感じていただくことができます。



阪神電車まなび基地親子見学会

小学校への出前授業

沿線の子どものための社会学習に貢献するため、沿線の小学校で、駅長による出前授業を行っています。阪神電車の歴史や、電車の仕組み、鉄道利用時のマナー、鉄道の仕事などの説明を行っています。



出前授業

地域の学校と連携して乗車マナー啓発活動を実施

2015年から、武庫川女子大学附属中学校・高等学校と共同で、乗車マナー向上を目的として、「～はんしん×ムコジョ～乗車マナー向上委員会」を立ち上げ、阪神電車における乗車マナーの向上に取り組んでいます。

定期的に武庫川女子大学附属高等学校の学生と駅係員が共同で、啓発チラシの入ったポケットティッシュの配布を行っているほか、啓発ポスターを駅構内や車内へ掲出するとともに、学生が録音した駅構内放送により、乗車マナー啓発を行っています。



マナー啓発活動

# 駅別乗降人員・駅所在地

## 〈本線〉

(乗降人員は、2017年11月の1日平均)

順位	駅名	乗降人員			所在地	駅管区
		乗車(人)	降車(人)	合計(人)		
1	梅田	83,832	81,405	165,237	大阪市北区梅田3丁目大阪駅前地下街6号(〒530-0001)	梅田 ☎(06) 6457-2267
28	福島	4,877	5,845	10,722	〃 福島区福島5丁目8番10号	
9	野田	15,546	16,236	31,782	〃 〃 海老江1丁目1番11号	
42	淀川	2,596	2,607	5,203	〃 〃 海老江8丁目17番3号	
21	姫島	6,784	6,697	13,481	〃 西淀川区姫里1丁目26番14号	
17	千船	8,409	8,257	16,666	〃 〃 佃2丁目2番33号	
35	杭瀬	4,404	4,477	8,881	尼崎市杭瀬本町1丁目1番1号	
39	大物	2,870	2,834	5,704	〃 大物町2丁目1番1号	
5	尼崎	20,528	20,873	41,401	〃 東御園町93番地(〒660-0000)	
24	出屋敷	5,816	5,828	11,644	〃 竹谷町2丁目35	
33	尼崎センター プール前	4,656	4,579	9,235	〃 水明町373の6	
11	武庫川	14,279	14,034	28,313	〃 大庄西町1丁目1番1号	甲子園 ☎(0798) 48-1500
14	鳴尾	12,444	12,534	24,978	西宮市里中町3丁目13番18号	
3	甲子園	25,347	25,513	50,860	〃 甲子園七番町1番1号(〒663-8177)	
43	久寿川	2,323	2,238	4,561	〃 今津曙町13番25号	
7	今津	16,556	16,702	33,258	〃 〃 1番1号	
4	西宮	22,016	22,401	44,417	〃 田中町1番16号	
29	香櫨園	5,486	5,230	10,716	〃 松下町1番1号	
18	打出	7,860	7,737	15,597	芦屋市打出小槌町13番12号	御影 ☎(078) 851-2816
12	芦屋	14,296	13,979	28,275	〃 公光町11番10号	
15	深江	8,900	9,047	17,947	神戸市東灘区深江北町4丁目1番8号	
20	青木	7,490	7,366	14,856	〃 〃 北青木3丁目2番1号	
10	魚崎	14,388	14,282	28,670	〃 〃 魚崎中町4丁目7番1号	
44	住吉	1,480	1,520	3,000	〃 〃 住吉宮町5丁目1番1号	
13	御影	13,372	13,737	27,109	〃 〃 御影本町4丁目12番4号(〒658-0046)	
38	石屋川	3,426	3,370	6,796	〃 〃 御影石町2丁目23番12号	
27	新在家	5,638	5,540	11,178	〃 灘区新在家北町1丁目4番1号	神戸 ☎(078) 221-1254
32	大石	4,740	4,612	9,352	〃 〃 船寺通1丁目4番2号	
41	西灘	2,826	2,708	5,534	〃 〃 都通5丁目5番1号	
25	岩屋	5,871	5,753	11,624	神戸市灘区岩屋北町4丁目1番1号	
19	春日野道	7,844	7,500	15,344	〃 中央区吾妻通1丁目1番131号	
2	神戸三宮	55,439	54,955	110,394	〃 〃 小野柄通8丁目1番8号(〒651-0088)	
16	元町	8,825	9,113	17,938	〃 〃 元町通2丁目10番2号	
	元町通過 <sup>(注1)</sup>	29,232	30,405	59,637		
	小計	450,396	449,914	900,310		

(注1)元町通過 乗車…西元町以西から乗車し、阪神線内の各駅(元町以外)で降車した人員  
降車…阪神線内の各駅(元町以外)で乗車し、西元町以西で降車した人員

## 〈阪神なんば線〉

順位	駅名	乗降人員			所在地	駅管区
		乗車(人)	降車(人)	合計(人)		
	難波通過 <sup>(注2)</sup>	17,681	16,429	34,110		
8	大阪難波	15,450	16,504	31,954	大阪市中央区難波4丁目1番17号	尼崎 ☎(06) 6411-0281
40	桜川	2,769	2,779	5,548	〃 浪速区桜川3丁目8番3号	
31	ドーム前	4,626	4,921	9,547	〃 西区千代崎3丁目北2番14号	
22	九条	6,452	6,931	13,383	〃 〃 九条1丁目25番8号	
6	西九条	17,777	18,159	35,936	〃 此花区西九条3丁目15番13号	
34	千鳥橋	4,554	4,449	9,003	〃 〃 四貫島1丁目1番43号	
36	伝法	4,170	3,930	8,100	〃 〃 伝法3丁目14番50号	
23	福	6,214	6,168	12,382	〃 西淀川区福町2丁目3番28号	
30	出来島	5,178	5,087	10,265	〃 〃 出来島1丁目13番6号	
45	大物	1,036	1,051	2,087	尼崎市大物町2丁目1番1号	
26	尼崎	5,617	5,669	11,286	〃 東御園町93番地	
	小計	91,524	92,077	183,601		

※大阪難波駅における乗降人員は、阪神なんば線分のみです。  
(注2)難波通過 乗車…近鉄日本橋以東から乗車し、阪神線内の各駅(大阪難波以外)で降車した人員  
降車…阪神線内の各駅(大阪難波以外)で乗車し、近鉄日本橋以東で降車した人員

## 〈武庫川線〉

順位	駅名	乗降人員			所在地	駅管区
		乗車(人)	降車(人)	合計(人)		
48	武庫川	196	169	365	西宮市武庫川町2番15号	尼崎 ☎(06) 6411-0281
46	東鳴尾	993	1,043	2,036	〃 東鳴尾町1丁目7番12号	
47	洲先	922	866	1,788	〃 〃 2丁目17番10号	
37	武庫川団地前	3,657	3,619	7,276	〃 上田東町4番83号	
	小計	5,768	5,697	11,465		
	阪神線合計	547,688	547,688	1,095,376		

## 〈神戸高速線〉

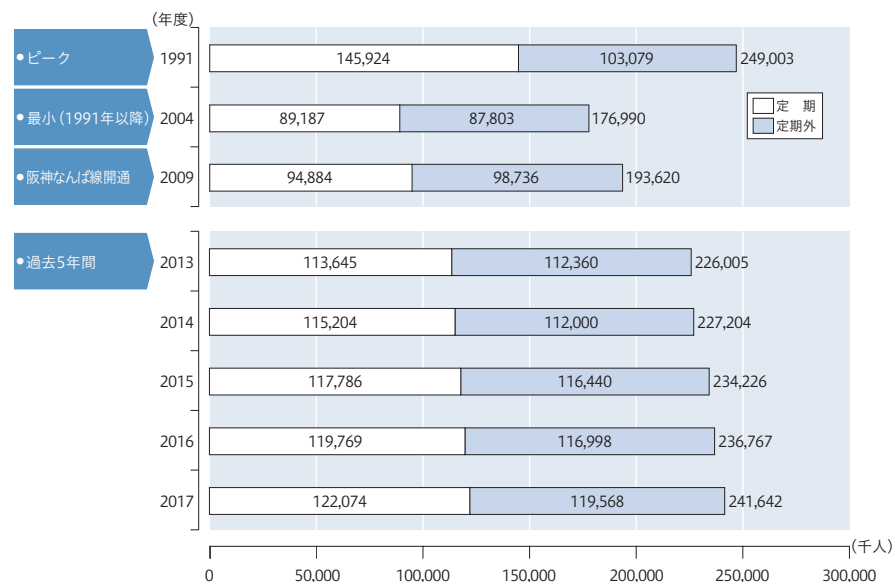
駅名	乗降人員			所在地	駅管区
	乗車(人)	降車(人)	合計(人)		
元町	5,017	4,883	9,900		
西元町	2,141	2,042	4,183	神戸市中央区元町通6丁目7番11号	新開地駅 ☎(078) 575-5061
高速神戸	12,903	12,909	25,812	〃 〃 多間通3丁目3番13号	
新開地	12,146	11,139	23,285	〃 兵庫区新開地2丁目3番Bの1号(〒652-0811)	
大開	2,374	2,252	4,626	〃 〃 水木通7丁目1番Bの1号	
高速長田	7,946	7,529	15,475	〃 長田区北町1丁目2番地先	
西代	2,499	2,371	4,870	〃 〃 御屋敷通2丁目6番1号	
神戸高速線合計	45,026	43,125	88,151		

※元町駅・西代駅における乗降人員は、神戸高速線分のみです。

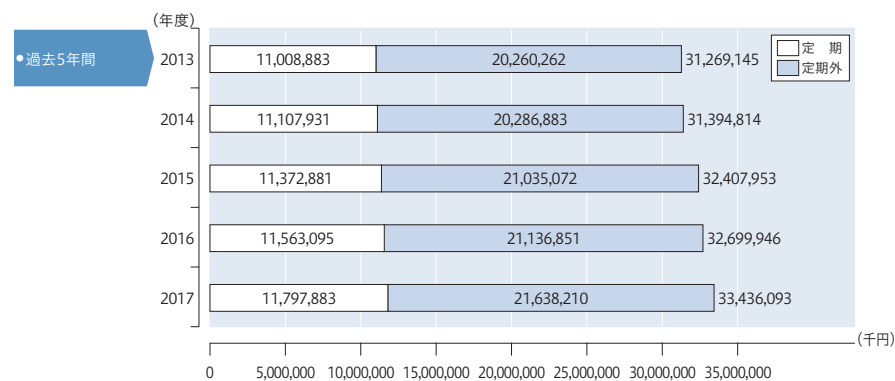
## 輸送実績

### 輸送実績

旅客輸送人員（第2種鉄道事業を含みます。）



旅客運輸収入（第2種鉄道事業を含みます。）



## 運賃改定・混雑時の推移等

### 運賃改定の推移

改定年月日	初乗運賃 (円)	改定率 (%)			増収率 (%)			備考
		定期外	定期	計	定期外	定期	計	
1987. 5. 16 (昭和62)	100	11.7	12.1	11.9	10.0	10.5	10.2	
1989. 4. 1 (平成元)	100	3.26	2.55	2.97	3.26	2.55	2.97	消費税3%実施
1991.11.20 (平成3)	120	13.4	23.0	17.3	12.5	22.9	16.7	
1995. 9. 1 (平成7)	140	12.1	19.4	14.9	10.5	17.7	13.4	
1997. 4. 1 (平成9)	140	2.06	1.74	1.94	2.06	1.74	1.94	消費税5%実施
2014. 4. 1 (平成26)	140	2.83	2.91	2.86	2.83	2.91	2.86	消費税8%実施

### 混雑率の推移 (最混雑区間1時間平均)

(単位:%)

	1985年度 (昭和60)	1991年度 (平成3)	2004年度 (平成16)	2012年度 (平成24)	2013年度 (平成25)	2014年度 (平成26)	2015年度 (平成27)	2016年度 (平成28)	2017年度 (平成29)
混雑率	161.5	152.8	118.6	112	109.9	114.4	113.4	111.7	111.1

(注)最混雑区間 1980年度～1991年度: 姫島→淀川

1992年度～2008年度: 淀川→野田

2009年度～: 出屋敷→尼崎

混雑率の目安は、次のとおりです。

[100%] = 定員乗車。座席につくか、吊り革につかまるか、ドア付近の柱につかまることができる。

[150%] = 肩が触れ合う程度で、新聞は楽に読める。

[180%] = 体が触れ合うが、新聞は読める。

[200%] = 体が触れ合い、相当な圧迫感がある。しかし、週刊誌なら何とか読める。

### 設備投資実績額の推移

(単位:億円)

	輸送力増強工事	踏切及び運転保安工事	サービス合計改善工事	合計
2013 (平成25)年度	26	34	4	64
2014 (平成26)年度	15	36	0	51
2015 (平成27)年度	18	32	1	51
2016 (平成28)年度	20	22	4	46
2017 (平成29)年度	21	45	6	72

### 最高速度・運転間隔

#### 最高速度

本線	直通特急・特急・区間特急・快速急行・急行・区間急行 その他 (回送、貸切など)	106km/h
	普通	91km/h
阪神なんば線	快速急行・準急・区間準急 その他 (回送、貸切など)	106km/h
	普通	106km/h
武庫川線	普通	45km/h
神戸高速線	直通特急・特急・普通	65km/h以下

#### 運転間隔

本線	昼間時は直通特急(特急)・急行・普通	各10分間隔
	快速急行	20分間隔
阪神なんば線	午前ラッシュ時	10分間隔
	昼間時	7～13分間隔
	午後ラッシュ時	10分間隔
武庫川線	午前ラッシュ時	12分間隔
	昼間時	20分間隔
	午後ラッシュ時	10分間隔
神戸高速線	昼間時は直通特急(特急)・普通	各10分間隔
	午前ラッシュ時	12分間隔
直通特急	昼間時	10～20分間隔
	午後ラッシュ時	10分間隔
	午前ラッシュ時	12分間隔
快速急行	昼間時	20分間隔
	午後ラッシュ時	20分間隔

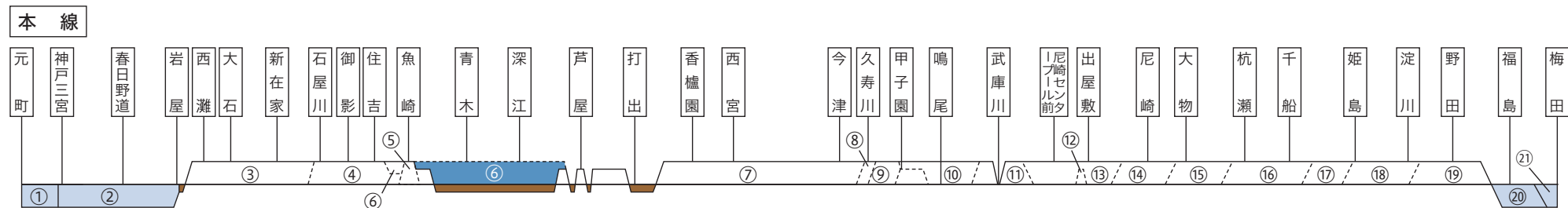
# サービス・バリアフリー施設の整備状況

駅名	エスカレーター	エレベーター	触知図式案内板(注1)	誘導チャイム(注1)	待合室	車いす対応トイレ(注1・2)	ベビーシート			ベビーチェア			幼児用小便器
							車いす用	男性用	女性用	車いす用	男性用	女性用	
梅田	2	1	○	○		○	○			○	○		
福島	3	3	○	○		○	○			○	○	○	
野田	3	3	○	○	2	○	○			○	○		
淀川		2	○	○	2	○	○			○	○		
姫島		2	○	○	2	○	○			○	○		
千船	1	3	○	○	2	○	○			○	○	○	
杭瀬	1	3	○	○	2	○	○						
大物	3	4	○	○	2	○	○						
尼崎	6	4	○	○	4	○	○			○	○		
出屋敷	6	3	○	○	2	◎		○	○	○	○		
尼崎センター プール前	6	3	○	○	2	◎		○	○	○	○		
武庫川		2	○	○	3	○	○			○	○		
鳴尾	2	2	○	○	2	○	○			○	○		
甲子園	2	5	○	○		○	○			○	○		
久寿川		2	○	○	2	○	○			○	○		
今津	6	2	○	○	2	◎		○		○	○	○	
西宮	10	7	○	○		◎		○		○	○	○	
香櫨園	2	2	○	○	2	◎		○		○	○	○	
打出		2	○	○	2	○	○						
芦屋	2	2	○	○	2	○	○			○	○		
深江	3	2	○	○	1	○	○			○	○		
青木	3	2	○	○	1	○	○			○	○		
魚崎	4	3	○	○	2	○	○			○	○		
住吉										○	○		
御影	1	3	○	○		◎	○			○	○		
石屋川		1	○	○	1	○	○						
新在家	3	2	○	○	2	○	○			○	○		
大石	3	3	○	○	2	◎		○	○	○	○		
西灘	2	2	○	○	2	◎	○			○	○		
岩屋	2	2	○	○		◎		○	○	○	○	○	
春日野道	2	4	○	○		○	○			○	○	○	
神戸三宮	6	4	○	○		○	○			○	○		
元町	3	2	○	○		○	○			○	○		
小計	26駅 87基	32駅 87基	32駅	32駅	23駅 46室	32駅	25駅	4駅	7駅	29駅	29駅	7駅	

駅名	エスカレーター	エレベーター	触知図式案内板(注1)	誘導チャイム(注1)	待合室	車いす対応トイレ(注1・2)	ベビーシート			ベビーチェア			幼児用小便器
							車いす用	男性用	女性用	車いす用	男性用	女性用	
大阪難波	16	3	○			○	○					○	
桜川	4	5	○	○		○	○			○	○	○	
ドーム前	11	2	○	○		○	○			○	○	○	
九条	5	3	○	○		○	○			○	○	○	
西九条	13	6	○	○	2	○	○			○	○	○	
千鳥橋		2	○	○	2	◎	○	○	○		○	○	
伝法		2	○			○	○						
福			○			○	○			○			
出来島	3	3	○	○	2	◎	○		○	○	○	○	
小計	6駅 52基	8駅 26基	9駅	6駅	3駅 6室	9駅	9駅	1駅	2駅	1駅	6駅	6駅	7駅
東鳴尾													
洲先													
武庫川団地前		※	○	○	1	○	○						
小計			1駅	1駅	1駅 1室	1駅	1駅						
西元町													
高速神戸	2	3	○	○		○	○	○	○		○	○	
新開地(注3)	2	3	○	○		◎		○	○		○	○	
大開						○							
高速長田		2	○	○		○				○	○		
西代	2	4	○	○		◎							
小計	3駅 6基	4駅 12基	4駅	4駅		5駅	1駅	2駅	2駅		3駅	3駅	2駅
合計	35駅 145基	44駅 125基	46駅	43駅	27駅 53室	47駅	36駅	7駅	11駅	1駅	38駅	38駅	16駅

(注1) ○印は設置を示します。  
 (注2) ◎は男女別の設置を示します。  
 (注3) 新開地は南北線の施設を除きます。  
 大阪難波は近鉄との共同使用駅、西代は山陽との共同使用駅、高速神戸は阪急との共同使用駅、新開地は阪急・神鉄との共同使用駅です。  
 ※スロープにより、移動円滑化基準に適合しています。

●立体化の状況



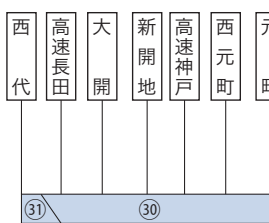
凡例

<span style="background-color: #e67e22; width: 20px; height: 10px; display: inline-block;"></span>	計画高架区間
<span style="background-color: #f1c40f; width: 20px; height: 10px; display: inline-block;"></span>	既設高架区間（盛土を含む。）
<span style="background-color: #3498db; width: 20px; height: 10px; display: inline-block;"></span>	既設地下化区間（切土を含む。）
<span style="background-color: #2e8b57; width: 20px; height: 10px; display: inline-block;"></span>	地平区間
<span style="background-color: #0070c0; width: 20px; height: 10px; display: inline-block;"></span>	現在施工中区間

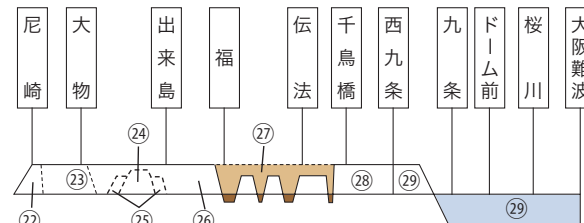
- 立体化率
- 本線 90%
  - 阪神なんば線 90%
  - 武庫川線 0%
  - 神戸高速線 100%

番号	場所	立体化開通年月	除去又は除却予定の踏切道数
①	元町～神戸三宮間	1936(昭11).3	0(地下線新設)
②	神戸三宮～岩屋間	1933(昭8).6	0(併用線を地下線で専用軌道化)
③	西灘～石屋川間	1967(昭42).7	16※
④	石屋川～住吉間	1929(昭4).7	0(併用線を高架線で専用軌道化)
⑤	住吉川左右岸	1992(平4).3	2※
⑥	住吉～芦屋間	工事中	11※
⑦	堀切川～久寿川間	2001(平13).3	16※
⑧	久寿川駅付近	1986(昭61).6	2※
⑨	久寿川～甲子園間	1983(昭58).1	1※
⑩	甲子園～武庫川間	2017(平29).3	6※
⑪	武庫川～尼崎センタープール前間	1970(昭45).5	0※
⑫	蓬川付近	1969(昭44).8	1
⑬	武庫川～尼崎間	1994(平6).1	7※
⑭	尼崎駅付近	1964(昭39).2	3※
⑮	大物～杭瀬間	1977(昭52).4	5※
⑯	杭瀬～千船間	1977(昭52).4	7
⑰	千船～姫島間	1977(昭52).2	2※
⑱	姫島～淀川間	1967(昭42).12	5
⑲	淀川～福島間	1961(昭36).11	6※
⑳	野田～梅田間	1993(平5).9	6※
㉑	梅田駅付近	1939(昭14).3	0(地下線新設)

神戸高速線



阪神なんば線



番号	場所	立体化開通年月	除去又は除却予定の踏切道数
⑳	尼崎駅付近	1964(昭39).2	2※
㉑	尼崎～出来島間	1978(昭53).3	1※
㉒	佃付近	1980(昭55).1	1※
㉓	神崎川付近	1964(昭39).6	3
㉔	大物～福間	1998(平10).9	3※
㉕	福～千鳥橋間	計画中	5※
㉖	千鳥橋～西九条間	1964(昭39).5	0(高架線新設)
㉗	西九条～大阪難波間	2009(平21).3	0(高架線・地下線新設)
㉘	西代～元町間	1968(昭43).4	0(地下線新設)
㉙	西代駅付近	1995(平7).6	0

(注) ・※は工事の全部又は一部が都市計画事業であることを示します。  
 ・③本線西灘～石屋川間の高架は、1995(平成7)年1月の阪神大震災による損壊のため、1995(平成7)年6月再建

# 踏切道一覧

## 【本線】

踏切道名	検知装置	幅員	道路種別	所在地
元町	○ (地下線)	m	神戸市	神戸市灘区岩屋北町2丁目1-1
岩屋				
西灘	○ (高架線)	6.0	神戸市	神戸市灘区岩屋北町2丁目1-1
住吉				
魚崎	○ (高架線建設中)	4.8	神戸市	神戸市東灘区魚崎中町2丁目1-1
魚崎横屋				
魚崎横屋東				
青木駅西				
青木	○ (高架線建設中)	4.2	神戸市	北青木3丁目5
青木駅東				
青木古堂町				
青木古堂				
大江	○ (高架線建設中)	24.0	神戸市	北青木2丁目1
大江茶園				
大江茶園				
大江茶園				
深江	○ (高架線建設中)	11.0	神戸市	深江北町5丁目2
深江				
深江				
深江				
深江	○ (高架線建設中)	11.8	神戸市	深江北町4丁目8
深江				
深江				
深江				
深江	○ (高架線建設中)	10.3	神戸市	深江北町3丁目2-32
深江				
深江				
深江				
深江	○ (高架線建設中)	8.0	神戸市	深江北町2丁目3
深江				
深江				
深江				
深江	○ (高架線建設中)	6.3	神戸市	深江北町1丁目4
深江				
深江				
深江				
芦屋	○ (高架線建設中)	6.7	芦屋市	芦屋市川西町14
芦屋				
芦屋				
芦屋				
芦屋	○ (高架線建設中)	8.0	兵庫県	公光町11
芦屋				
芦屋				
芦屋				
打出	○ (高架線建設中)	5.5	芦屋市	打出小槌町57-1
打出				
打出				
打出				
打出	○ (高架線建設中)	4.9	芦屋市	打出小槌町20
打出				
打出				
打出				
打出	○ (高架線建設中)	17.8	芦屋市	春日町4
打出				
打出				
打出				
打出	○ (高架線建設中)	5.9	芦屋市	春日町12
打出				
打出				
打出				
打出	○ (高架線建設中)	5.4	芦屋市	春日町18
打出				
打出				
打出				
香榎園	○ (高架線)	8.2	尼崎市	尼崎市大庄西町1丁目1
武庫川				
武庫川	○ (高架線)	8.2	尼崎市	武庫川駅前
武庫川				
野田	○ (高架線)	8.2	尼崎市	野田駅前
野田				
福島	○ (地下線)	8.2	尼崎市	福島駅前
福島				
梅田	○ (地下線)	8.2	尼崎市	梅田駅前
梅田				

## 【阪神なんば線】

踏切道名	検知装置	幅員	道路種別	所在地
尼崎	○ (高架線)	m	大阪市	大阪市西淀川区福町3丁目4
出来島				
福	○ (高架線)	7.0	大阪市	福町3丁目2
福				
福				
福				
福	○ (高架線)	13.6	大阪市	福町1丁目5
福				
福				
福				
福	○ (高架線)	5.5	大阪市	此花区伝法3丁目13-16
福				
福				
福				
伝法	○ (高架線)	7.7	大阪市	伝法4丁目1-7
伝法				
千鳥橋	○ (高架線)	7.7	大阪市	千鳥橋
千鳥橋				
西九条	○ (地下線)	7.7	大阪市	西九条
西九条				
九条	○ (地下線)	7.7	大阪市	九条
九条				
大阪難波	○ (地下線)	7.7	大阪市	大阪難波
大阪難波				

## 【武庫川線】

踏切道名	検知装置	幅員	道路種別	所在地
武庫川団地前	○	m	西宮市	西宮市上田東町4-1
武庫川団地前				
上田	○	6.0	西宮市	上田東町4-11
上田				
洲先	○	6.3	西宮市	洲先
洲先				
東鳴尾	○	2.0	私	東鳴尾町2丁目17
東鳴尾				
東鳴尾	○	6.5	西宮市	東鳴尾町2丁目12
東鳴尾				
川添	○	9.0	西宮市	川添
川添				
川添	○	2.0	私	東鳴尾町1丁目3
川添				
川添	○	2.0	私	武庫川町2丁目
川添				
武庫川	○	2.0	私	小松南町1丁目13
武庫川				
武庫川	○	2.5	私	小松南町1丁目17-13
武庫川				

## 【神戸高速線】

踏切道名	検知装置	幅員	道路種別	所在地
西代	○ (地下線)	m	神戸市	西代
西代				
元町	○ (地下線)	m	神戸市	元町
元町				

(注) ・踏切道一覧表中、検知装置欄の○は、踏切障害物検知装置設置踏切道を、また、車禁は車両通行禁止(※は、二輪自動車は通行可)の踏切道を示します。  
 ・踏切道一覧表中、踏切道名の欄の※は、営業路線外の踏切道を示します。  
 ・◎は都市計画事業を示します。

# 駅務機器等の設置状況

駅名	券売機	改札機(注1)	精算機	チャージ機	待合室
梅田	20	33 <sup>③</sup>	7	3	
福島	4	6 <sup>②</sup>	2	2	
野田	3	8 <sup>①</sup>	1	2	2
淀川	2	3 <sup>①</sup>	1	1	2
姫島	3	4 <sup>①</sup>	1	1	2
千船	3	6 <sup>①</sup>	1	1	2
杭瀬	2	5 <sup>①</sup>	1	2	2
大物	2	3 <sup>①</sup>	1	1	2
尼崎	7	10 <sup>②</sup>	3	2	4
出屋敷	5	6 <sup>①</sup>	2	2	2
尼崎センタープール前	6	5 <sup>①</sup>	1	1	2
武庫川	10	14 <sup>④</sup>	3	3	3
鳴尾	4	7 <sup>①</sup>	1	2	2
甲子園	13	27 <sup>④</sup>	7	2	
久寿川	2	3 <sup>①</sup>	1	1	2
今津	4	5 <sup>①</sup>	1	2	2
西宮	6	10 <sup>②</sup>	3	2	
香櫨園	3	4 <sup>①</sup>	1	2	2
打出	4	6 <sup>②</sup>	2	2	2
芦屋	5	8 <sup>①</sup>	2	3	2
深江	4	7 <sup>③</sup>	2	2	1
青木	4	6 <sup>②</sup>	2	2	1
魚崎	4	5 <sup>①</sup>	1	2	2
住吉	2	2	1	1	
御影	3	5 <sup>①</sup>	1	1	
石屋川	2	3 <sup>①</sup>	1	1	1
新在家	3	3 <sup>①</sup>	1	1	2
大石	2	3 <sup>①</sup>	1	1	2
西灘	2	3 <sup>①</sup>	1	1	2
岩屋	3	4 <sup>①</sup>	1	2	
春日野道	4	5 <sup>①</sup>	2	2	
神戸三宮	10	14 <sup>②</sup>	5	2	
元町	7	9 <sup>②</sup>	4	2	
小計	33駅 158台	33駅 242 <sup>④</sup> 台	33駅 65台	33駅 57台	23駅 46室

駅名	券売機	改札機(注1)	精算機	チャージ機	待合室
大阪難波	17	27 <sup>③</sup>	10		
桜川	3	3 <sup>①</sup>	1	1	
ドーム前	7	8 <sup>①</sup>	3	1	
九条	5	8 <sup>②</sup>	2	2	
西九条	5	9 <sup>②</sup>	3	3	2
千鳥橋	2	3 <sup>①</sup>	1	2	2
伝法	2	3 <sup>①</sup>	1	1	
福	4	6 <sup>②</sup>	2	2	
出来島	2	3 <sup>①</sup>	1	1	2
小計	9駅 47台	9駅 70 <sup>④</sup> 台	9駅 24台	8駅 13台	3駅 6室
武庫川線					
東鳴尾		2		1	
洲先		4		1	
武庫川団地前	2	3 <sup>①</sup>	1	1	1
小計	1駅 2台	3駅 9 <sup>①</sup> 台	1駅 1台	3駅 3台	1駅 1室
神戸高速線					
西元町	4	4 <sup>②</sup>	2		
高速神戸	6	8 <sup>②</sup>	3		
新開地(注2)	6	8 <sup>②</sup>	3		
大開	4	5 <sup>②</sup>	2		
高速長田	5	7 <sup>②</sup>	2		
西代	3	3 <sup>①</sup>	1		
小計	6駅 28台	6駅 35 <sup>①</sup> 台	6駅 13台		
合計	49駅 235台	51駅 356 <sup>⑤</sup> 台	49駅 103台	44駅 73台	27駅 53室

(注1) ○内の数字は「車いす対応改札機」(内数)の設置台数を示します。  
 (注2) 新開地は南北線の施設を除きます。  
 大阪難波は近鉄との共同使用駅、西代は山陽との共同使用駅、高速神戸は阪急との共同使用駅、新開地は阪急・神鉄との共同使用駅です。

# 踏切道数等・信号保安設備・ATS

## ● 踏切道数・踏切保安装置

線別	踏切種別	踏切道数	自動遮断機	警報機	踏切障害物検知装置	踏切支障報知装置	発光信号器
本線	第一種甲	20か所	80基	58基	16か所	20か所	42台
阪神なんば線	第一種甲	5	20	11	5	5	12
武庫川線	第一種甲	9	28(2)	19(1)	4	7	14
合計		34	128(2)	88(1)	25	32	68

(注) ・自動遮断機、警報機は、武庫川線東鳴尾駅構内渡線道を含みます。( )内が東鳴尾駅構内渡線道の数字で内数  
 ・第一種甲踏切…自動遮断機を設置するか、踏切保安係を配置し、全列車について遮断機で交通を遮断する踏切で、保安度が最も高いものです。

## ● 信号保安設備

	信号機						
	閉そく		場内	出発	中継	入換	誘導
	有絶縁	無絶縁					
本線	17基	143基	39基	66基	32基	143基	55基
阪神なんば線	11基	26基	9基	10基	10基	7基	3基
武庫川線			2基	4基	1基	4基	
神戸高速線	26基		10基	9基		8基	

	連動装置		電気転つ機	駅誤通過防止装置
	第1種電気継電	第1種電子		
本線	2か所	14か所	176台	20か所
阪神なんば線	2か所	1か所	11台	5か所
武庫川線	1か所		3台	
神戸高速線	2か所		18台	2か所

## ● 自動列車停止装置 (ATS)

	自動列車停止装置	
	閉そく	構内
本線	160基	16か所
阪神なんば線	37基	3か所
武庫川線		1か所
神戸高速線	26基	2か所
本線、阪神なんば線(桜川以西)、武庫川線	方式は高周波連続誘導階段制御方式で、照査速度は20km/h・30km/h・50km/h・70km/h・110km/hの5段階	
神戸高速線	高周波連続誘導階段制御方式で、照査速度は20km/h・30km/h・50km/h・70km/hの4段階	
阪神なんば線(桜川～大阪難波間)	点制御多変周式(車上連続速度照査)で、照査速度は0km/h・30km/h・45km/h・65km/h・フリーの5段階。点制御デジタル符号伝送式(車上連続速度照査)は駅間最高速度制限に使用	



# 主な保線用機械・線路

## 主な保線用機械

機械名		保有台数	仕 様	用 途
軌道モーターカー		1	25t	レール運搬車などのけん引
軌道モーターカー		1	20t	〃
レール運搬車	台車	2	40t	レール運搬作業
	制御車	1		
ダンプトローリー	台車	3	27㎡	碎石運搬作業
	制御車	1		
作業用トローリー		2	10t	資機材運搬作業

## 橋りょう

線 別	数	延長 (m)
本 線	153	3,664
阪神なんば線	56	2,385
武庫川線	1	10
合 計	204	5,842

(注) 橋りょうは橋台面間の距離が1.00m以上の橋を示します。

## 主な橋りょう

線 別	橋りょう名	延 長 (m)
阪神なんば線	安 治 川	89
本 線	淀 川	778
阪神なんば線	〃	758
本 線	神 崎 川	185
阪神なんば線	〃	194
本 線	左 門 殿 川	148
阪神なんば線	〃	145
本 線	蓬 川	72
本 線	武 庫 川	196
本 線	芦 屋 川	60

## トンネル

線 別	場 所	延 長 (m)
本 線	岩 屋 ~ 元 町 間	3,325
	梅 田 ~ 福 島 西 方 間	1,634
	岩 屋 駅 付 近	34
阪 神 な ん ば 線	大 阪 難 波 ~ 九 条 間	2,867
神 戸 高 速 線	元 町 ~ 西 代 間	4,937
合 計		12,797

## 線路敷設延長

線 別	本 線	阪神なんば線	武庫川線	神戸高速線	合 計	
区 間	梅田 - 元町	大阪難波 - 尼崎	武庫川 - 武庫川団地前	元町 - 西代		
営業許可キ口程	32.1km	10.1km	1.7km	5.0km	48.9km	
軌 間	1,435mm	1,435mm	1,435mm	1,435mm		
本線延長	単 線	0m	0m	1,730m	0m	1,730m
	複 線	32,225m	10,216m	0m	5,025m	47,466m
	合 計	32,225m	10,216m	1,730m	5,025m	49,196m