

2023 安全報告書

神戸電鉄株式会社



Shintetsu

1. ごあいさつ 2

2. 安全の基本方針 3

- 2-1 安全方針
- 2-2 安全目標
- 2-3 行動規範
- 2-4 防災の基本方針

3. 安全管理体制 4

- 3-1 安全管理体制と役割

4. 安全への取組 5～9

- 4-1 安全管理に係る主な取組
- 4-2 内部監査（鉄道安全監査）
- 4-3 防災体制
 - 4-3-1 暴風雨等への対応
 - 4-3-2 地震時の対応
- 4-4 緊急事態体制
- 4-5 新型コロナウイルス感染症に関する取組

5. 鉄道事故等の発生状況 10

- 5-1 鉄道事故等の発生件数

6. 安全重点施策と取組状況 11～18

- 6-1 安全意識の醸成
- 6-2 主な取組
- 6-3 教育・訓練
 - 6-3-1 人材育成・技術伝承
 - 6-3-2 ヒューマンエラーの防止
- 6-4 合同訓練
- 6-5 安全に関する設備投資

7. お客さま・沿線の皆さまへのご協力のお願い

. 19～21

1.ごあいさつ

～ お客さま、地域の皆さまへ ～

平素から当社の鉄道事業に対し、ご理解とご支援を賜り、誠にありがとうございます。当社は1926年（大正15年）に神戸有馬電気鉄道株式会社として設立し、1928年（昭和3年）に湊川～有馬温泉駅間の営業を開始しました。近年では1995年の「阪神淡路大震災」や2018年の「平成30年7月豪雨」などをはじめとする自然災害で被災するなど、これまで幾多の困難を乗り越えて現在に至っております。これはひとえにお客さまをはじめ地域の皆さまや沿線の自治体のご支援とご協力の賜物であり、この場をお借りして御礼申し上げます。

また、3年以上の長きにわたり、新型コロナウイルス感染症の拡大防止対策等において、お客さまには多大なるご理解とご協力を賜りましたこと、厚く御礼申し上げます。

本年5月8日より新型コロナウイルス感染症の感染法上の分類が2類から5類に引き下げられ、マスクの着用も基本的には個人の判断に委ねられることとなり、様々な感染防止対策についてもそれぞれ緩和されております。そのような中で当社では「お客さまの安全・安心・快適の提供」をモットーに、社会の動向を注視しながら今後とも安全運行に努めてまいります。

当社では2006年に安全管理規程を制定し、輸送の安全の確保を最優先に「安全方針」「安全目標」「防災の基本方針」を掲げて安全管理体制の継続的な改善と強化・充実に努めております。また、安全を最優先する企業風土の構築に向け、具体的な行動指針として「行動規範」を定め、輸送に携わる従業員一人ひとりにその理解・浸透を図っており、今後も安全管理体制をさらに充実してまいります。

2022年度におきまして、ハード面では引き続き山間部の多い当社沿線の現状を鑑み、法面補強をはじめとする自然災害対策を実施するとともに、PCまくらぎ化や電車線支持物（電柱）の建替、踏切非常通報押ボタンの設置や車両機器の更新等の保安度向上施策を計画的に進めました。また、ソフト面では自然災害を想定した本部合同復旧訓練のほか、他の鉄道事業者で発生した車内傷害事件等を鑑み、関係機関と連携した異常時対応訓練等を実施するなど、非常時でも適確に行動できるよう社員の対応力向上に努めております。さらに、日頃の業務等を通して『事故やインシデント等の要因となる不安全行動をしない、させない、許さない』『輸送の安全を確保する最後の砦は扱う人である』ことを社員一人ひとりが認識して、『絶対に事故を起こさない』という高い安全意識を持った人材育成と安全を最優先する職場風土の醸成に取り組んでおります。

2020年6月1日より神戸市交通局による北神線（新神戸～谷上間）の一体運行が開始され、当社沿線の北神・北摂地域から神戸市中心部への交通利便性が向上し、兵庫県の南北を結ぶ基幹鉄道として当社が果たす役割がますます重要となっております。そのような中、神戸市との連携による駅的美装化工事として、花山駅および大池駅上新駅舎の共用を開始し、それぞれ新しい息吹を感じる特徴的なデザインで街の玄関口にふさわしい駅となりました。これらは沿線の魅力向上や活性化を進めていく上でも大変意義のある取組みであり、お客さまが今後も駅前を快適な公共空間としてご利用いただけ、駅やその周辺のリノベーションを通じて沿線を魅力ある街として将来に引き継いでいくため、地域の皆さまや沿線の自治体と連携・協働し、より良い沿線の実現を目指し取り組んでまいります。

本報告書は、鉄道事業法第19条の4に基づき、輸送の安全を確保するための取組や安全管理体制の実態等について自ら振り返り、また、皆さまに広くご理解いただくためにまとめたものであります。皆さまにおかれましては、本報告書を是非ご高覧いただき、率直なご意見とご感想をお聞かせいただきたく、よろしくお願い申し上げます。



神戸電鉄株式会社
代表取締役社長

寺田信彦

2023年8月

2.安全の基本方針

輸送の安全の確保を最優先課題と位置づけ、「安全方針」「安全目標」「行動規範」「防災の基本方針」を掲げ、経営トップが主体的に関わることで、全従業員が一丸となって輸送の安全の確保に取り組んでいます。

2-1 安全方針

“すべては安全のために”

お客さまに「安全」「安心」「快適」な輸送を提供し、地域社会に貢献しよう

2-2 安全目標

『運転無事故の継続』

2-3 行動規範

安全方針と安全目標に従い、以下のとおり社員等に7つの行動規範を定め、ハード・ソフトの両面から継続して安全性向上に努めます。

安全輸送の確保

協力一致して事故・災害等の防止に努め、旅客及び公衆に傷害を与えないように最善を尽くさなければならない。

法令・規程の遵守

輸送の安全に関する法令及び関連する規程を遵守するとともに、運転の取扱いに関する規程をよく理解し、忠実且つ、正確に守らなければならない。

運転状況の熟知・設備の安全

自己の作業に関係ある列車の運転状況を知っていなければならない。また、車両、線路、信号保安装置等を常に安全な状態に保持するよう努めなければならない。

確認の励行・安全最優先

作業にあたり、必要な確認を励行し、憶測による取扱いをしてはならない。また、運転の取扱いに習熟するように努め、その取扱いに疑いのあるときは、最も安全と思われる取扱いをしなければならない。

人命尊重

事故・災害等が発生した場合、その状況を冷静に判断して速やかに安全、且つ、適切な処置をとり、特に人命に危険が生じたときには、全力を尽くしその救助に努めなければならない。

正確迅速な情報伝達

作業にあたり、関係者との連絡を緊密にして打合せを正確に行い、互いに協力しなければならない。また、鉄道運転事故等が発生したときは、速やかに関係先に報告しなければならない。

継続的な改善・変革

常に問題意識を持ち、安全管理規程及び安全管理体制等、輸送の安全に係る業務上の改善を行わなければならない。



2-4 防災の基本方針

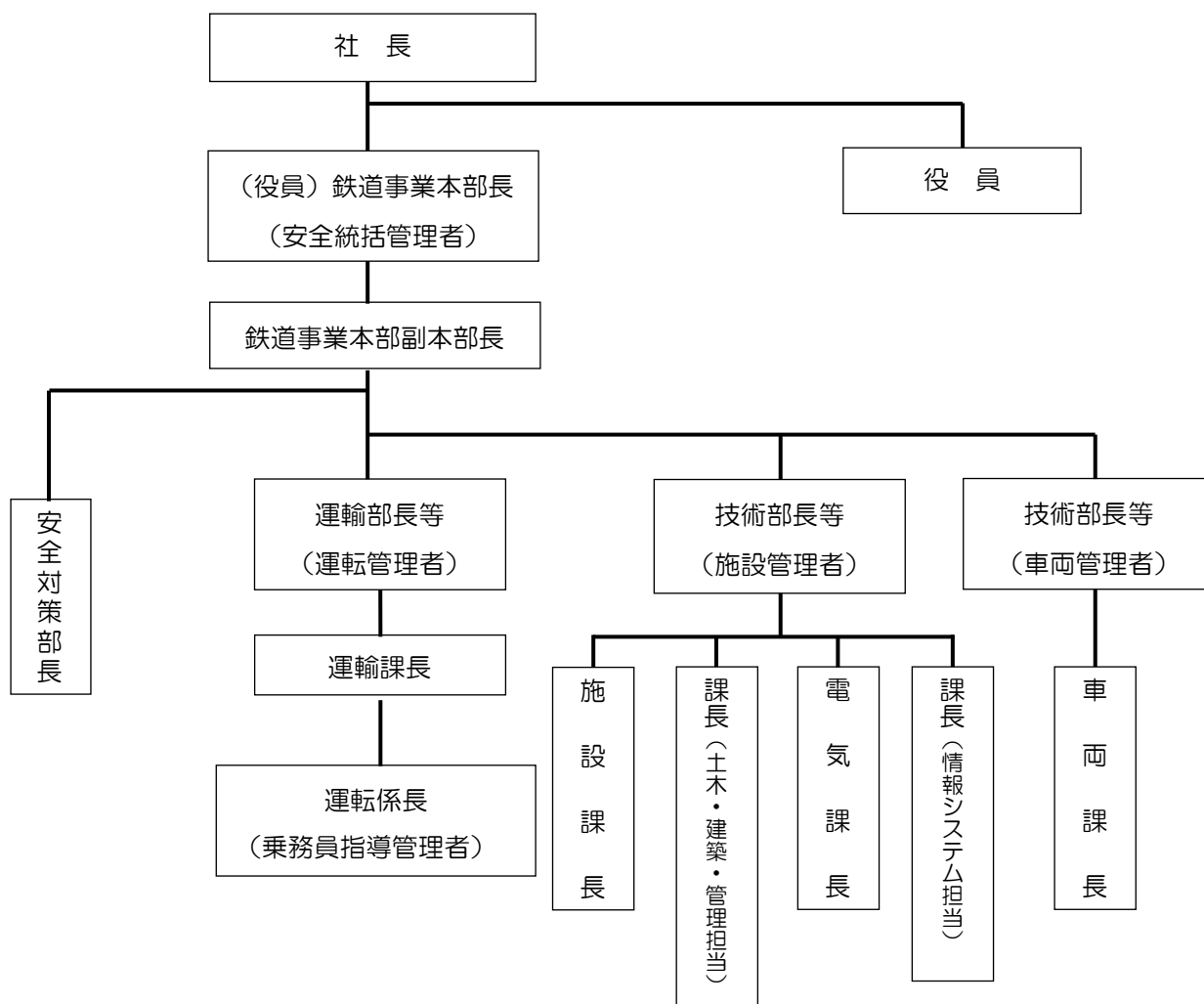
1. 災害発生時に備え、平素から防災・減災などに対する予防措置に取り組む。
2. 災害発生時には、お客さまをはじめ従業員の安全確保を最優先に行動する。
3. 災害発生時には、安全を確保したうえで、迅速かつ円滑な運転再開を目指すとともに、運転再開や運行計画等について適時適切な情報発信に努める。

3.安全管理体制



3-1 安全管理体制と役割

当社では安全管理規程を定め、社長をトップとする安全管理の組織体制のもとで各責任者の役割・責務を明確にしています。



安全管理体制

社 長

輸送の安全の確保に関する最終的な責任を負います。

安全統括管理者

輸送の安全の確保に関する業務を統括します。

運輸管理者

安全統括管理者の指揮の下、運輸に関する事項を統括します。

乗務員指導管理者

運輸管理者の指揮の下、乗務員の資質（適性・知識及び技能）の維持に関する事項を管理します。

施設管理者

安全統括管理者の指揮の下、鉄道施設に関する事項を統括します。

車両管理者

安全統括管理者の指揮の下、車両に関する事項を統括します。

安全対策部長

輸送の安全の確保に必要な事故防止に関する事項を統括します。

4.安全への取組



4-1 安全管理に係る主な取組

当社安全管理規程等に定めた会議体により、PDCA サイクルを確実に機能させ、継続的に改善を行い、輸送の安全の確保に努めています。

輸送安全対策会議

社長を議長とし、鉄道事業本部長をはじめ現業管理職を委員として毎月開催し、輸送の安全に関する事項について情報を共有するとともに原因・対策方法等を検討・協議します。



安全対策部会議

本会議では、各現場からの事故防止対策やヒヤリ・ハット情報、運転の安全に係るリスク情報を詳細に分析するとともに、事象の原因や背景などについて検討・協議し、その結果を輸送安全対策会議に諮ります。



鉄道事業本部及び運輸部・技術部事故防止対策検討会

本会議では、当社で起こった運転事故、輸送障害などの事故の原因・要因を詳細に分析し、対策を検討します。

運転の安全に係るリスク検討委員会

本会議では、運転事故・インシデント・輸送障害等を未然に防止することを目的として、現場から報告された「気づき情報」の原因を分析し、対策を検討します。なお、これらの情報は各職場に開示しています。

安全への取組

危険予知情報の収集

運転事故や保守作業でヒューマンエラーには至らなかったものの、現場で「ヒヤリ」としたことや「ハット」したことを「ヒヤリ・ハット情報」として吸い上げ、その原因を分析し対策を講じています。

2022年度の「ヒヤリ・ハット情報」は135件の報告があり、これらの情報を職場に開示し、危険予知情報の共有・浸透を図り、同種事故の再発防止に努めています。

年度別 ヒヤリ・ハット報告件数



2018～2022年度のヒヤリ・ハット報告件数

2023年3月

電気課 ①

天井から雨漏りでヒヤリ...

<ヒヤリ・ハット報告>
押原谷家電器店の中、付帯居住室内の床に水たまりがあった。
確認したら、天井からの雨漏りだった。
機材には当たってはいなかったが、濡れていたら漏電事故が発生していたかと思うヒヤリとした。

運転関係

2023年3月

運輸課 ①

床面の点検口でヒヤリ

<ヒヤリ・ハット報告>
三田駅の休憩スペースから駅窓口へ移動する際、点検口のフタが足に引っかかり、床面との隙間で指を挟みそうになりヒヤリとした。

労働安全衛生関係

2023年3月

車両課 ①

昇降台と接触しそうでヒヤリ

<ヒヤリ・ハット報告>
入庫作業のための車両移動時、車庫内へ入庫しようとしたところ昇降台の運転付近に昇降台が置かれていたのを発見した。このまま車両を進行させると昇降台に接触するのでは危ないかと思い、ヒヤリとした。

その他

■ 社長および安全統括管理者による現場巡視

社長、安全統括管理者は現場巡視を随時実施し、安全に対する「考え」や「思い」を各現場の第一線で働く従業員に伝えるとともに、沿線の工事箇所やその進捗状況を把握するよう努めています。また、適宜、経営トップが現場の声を直接聞く機会を設け、輸送の安全確保に向けて、相互の理解を深めています。



運転係乗務区



列車添乗巡視



三田線・岡場駅



北神線・乗務区



有馬線・花山駅新駅舎工事現場



受託工事現場
(榎山駅～市場駅間)

【2022 年度の主な取組状況】

通年	・輸送安全対策会議（毎月） ・安全対策部会議（毎月） ・運転の安全に係るリスク検討委員会（4 回/年） ・安全ニュースの発行（2 回/年）
4 月	・社長巡視・安全統括管理者巡視（春の全国交通安全運動期間）
7 月	・車内傷害事件対応訓練（警察・消防と連携した合同訓練）
7 月	・社長巡視・安全統括管理者巡視（安全運転推進運動期間）
8 月	・安全報告書の公表
9 月	・社長巡視・安全統括管理者巡視（秋の全国交通安全運動期間）
11 月	・本部合同訓練（自然災害を想定した復旧訓練）
11 月・12 月	・運転業務監査（運転・施設・電気・車両の各部門）
12 月	・本部合同訓練（代行バス輸送訓練（ルート・案内放送確認））
年末・年始	・社長巡視・安全統括管理者巡視（年末年始安全総点検期間）
1 月・2 月	・内部監査（現業実施各部門・経営管理部門）
3 月	・マネジメントレビュー（現業各部門・経営管理部門）
3 月	・合同講習会（触車事故防止実施要領実地講習）

4-2 内部監査（鉄道安全監査）

輸送の安全を確保するための取組が規程等に適合し、また、安全管理体制が適切に運営され有効に機能しているかを確認し必要により見直しを実施するため、内部監査を実施しています。

内部監査は、当社安全管理規程に基づくチェックリストおよび各部門での取組に関する実施報告等に照らし合わせ、ヒアリングやインタビューにより行っています。

【監査対象】

○経営管理部門 社長、安全統括管理者

○現業管理部門 運転管理者、乗務員指導管理者、施設管理者、車両管理者、各担当課長



社長・安全統括管理者へのインタビュー



運転管理者・乗務員指導管理者等へのインタビュー



車両管理者等へのインタビュー



施設管理者等へのインタビュー

安全への取組

【監査項目と評価】

経営管理部門および現業管理部門に対して、監査項目毎のチェックシートや中間ヒアリング・インタビューにより、計画の適合性（進捗度など）や有効性の評価を行い、当社安全管理規程に基づく安全管理体制が適正に機能していることを確認しています。

また、内部監査結果に基づく改善点は、各部門担当者と十分にその内容を共有して次の計画に盛り込みスパイラルアップに努めています。

・適合性の確認

関係法令や実施基準、安全管理規程、その他の社内規程類で定められた安全に係るルールが遵守され、その徹底が図られているかを確認します。

・有効性の確認

安全管理体制が効果的に維持され、運用されているかを確認します。

4-3 防災体制

暴風雨、地震等の自然災害および第三者の行為に関する体制および取扱いを定め、適確で迅速な防災措置を講じることにより被害を最小限にとどめることを目的として防災体制要綱を定めています。

4-3-1 暴風雨等への対応

■ 防災情報監視システム



防災情報監視システムの監視画面（PC上）

▶ 暴風の警戒

沿線各所に設置した風速計の観測データをリアルタイムで確認し、風速に応じて徐行運転や運転停止等の運転規制を行います。

《風速計設置箇所》

有馬・三田線：5カ所、粟生線：2カ所

▶ 河川増水に対する警戒

「河川増水に対する取扱要領」に基づき、沿線の主要河川の上流域の降雨量等の情報を収集します。併せて、橋梁桁下の水位や流木等の状況および橋台・護岸等の異常の有無を監視カメラにより確認し、必要な警戒を行います。

▶ 大雨の警戒

沿線各所に設置した雨量計の観測データや気象庁の情報をリアルタイムで確認し、降雨量に応じて徐行運転や運転停止等の運転規制を行います。

《雨量計設置箇所》 有馬・三田線：6カ所、粟生線：4カ所



河川増水状況の監視カメラ



河川橋梁部状況 監視画面（PC上）

《水位計設置箇所》 三田線：1カ所、粟生線：2カ所

《監視カメラ設置箇所》 有馬・三田線：4カ所、粟生線：3カ所

4-3-2 地震時の対応



緊急地震速報システムの表示画面

▶ 地震への対応

走行列車への被害を最小限に抑制するため、気象庁の緊急地震速報システムを導入し、当社沿線で震度4以上の揺れが発生すると予想される場合、走行中の各列車に運転指令からの列車無線を通じて緊急停止の指示を自動的に行います。また、併せて当社が沿線各地に独自で設置した地震計の震度データをリアルタイムで確認し、必要な運転規制等を行います。

《地震計設置箇所》 有馬・三田線：2カ所、粟生線：2カ所

4-4 緊急事態体制

死傷者が多数発生した事故や社会的に大きな影響をおよぼすと認められる輸送障害の状況把握、救急、救護、連絡、輸送および復旧等について、適確で迅速な対処を目的として緊急事態対策規程を定めています。

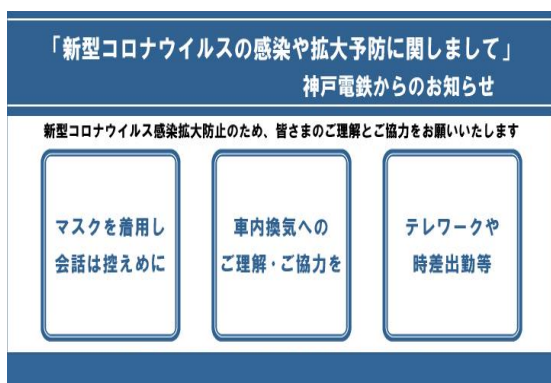
緊急事態対策規程では、災害等の範囲が局地的で現地および本社対策本部の設置により対応が可能な場合を1号体制とし、災害等の規模が大規模であり、かつ、その範囲が複数箇所にわたり、全社的な危機対策本部の設置を指示する場合を2号体制として各役割等を定めています。

4-5 新型コロナウイルス感染症に関する取組

当社では、引き続き2022年度も「鉄軌道事業者における新型コロナウイルス感染症対策に関するガイドライン」に基づき、新型コロナウイルスの感染や拡大予防のため、以下の取組を実施しました。

〇ご利用のお客さまに対する主な取組について

- ・お客さまと接する係員のマスク着用
- ・駅窓口へのビニールカーテンの設置
- ・主要駅へのアルコール消毒液の設置
- ・すべての車両、駅の券売機、精算機、エレベーター、エスカレーターの抗菌・抗ウイルス加工の実施
- ・列車の窓開けによる車内の換気



安全への取組

※2023年5月8日より新型コロナウイルス感染症の感染法上の分類が2類から5類に引き下げられ、基本的な感染対策（マスクの着用・手洗い等の手指衛生・換気・3密の回避等）については個人や事業主の自主的判断に委ねられたことから、当社では上記取組みについて順次緩和させていただいております。引き続き、感染防止策に取組む必要が発生しましたら、即座に対応できる体制を維持いたします。お客さまには3年以上の長きにわたる感染拡大防止策に、ご理解とご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

5.鉄道事故等の発生状況



5-1 鉄道事故等の発生件数

2018 年度から 2022 年度の過去 5 年間の鉄道事故等は以下のとおりです。

鉄道	種類	2018 年度	2019 年度	2020 年度	2021 年度	2022 年度
運転事故	列車衝突	0	0	0	0	0
	列車脱線	0	0	0	0	0
	列車火災	0	0	0	0	0
	踏切障害	0	2	0	0	0
	道路障害	0	0	0	0	0
	鉄道人身傷害	0	0	0	1	0
	鉄道物損	0	0	0	0	0
	計	0	0	0	1	0
インシデント		0	2	0	0	0
輸送障害		10	8	3	5	6

▶ 鉄道運転事故の発生状況

鉄道運転事故とは、法律により国土交通省に報告することが定められている事故のことで、列車衝突、列車脱線、列車火災、踏切障害、道路障害、鉄道人身障害、鉄道物損があります。2022 年度は、鉄道運転事故の発生はありませんでした。

▶ インシデントの発生状況

インシデントとは、鉄道運転事故には至らなかったものの鉄道運転事故が発生する状況であったと認められる事故をいいます。2022 年度は、インシデントの発生はありませんでした。

▶ 輸送障害の発生状況

輸送障害とは、鉄道運転事故以外のもので、列車に運休や 30 分以上の遅れが発生した事態をいいます。

2022 年度の輸送障害は、6 件発生しました。そのうち、自然災害 3 件（倒木によるものほか）、電気施設 1 件（ポイント部の融雪に使用する電熱ヒータ不良によるもの）、鉄道外 2 件（鉄道運行に関係しない旅客等によるもの）が発生しました。

6.安全重点施策と取組状況



6-1 安全意識の醸成



年度毎に策定した安全計画および各部門の安全重点施策に関する行動計画の進捗状況は、輸送安全対策会議等において現業各課長から社長へ直接報告を行い、関係者全員がその状況を共有するとともに必要に応じてその計画や対策等の見直しを行っています。

現場と一体となってPDCAサイクルを機能させることにより、安全を最優先する企業風土の醸成を図り、安全の絶対確保を目指して取り組んでいます。

6-2 主な取組

■ 安全方針の理解と徹底

鉄道に携わる全従業員が、安全方針・安全目標を理解して行動できるよう、安全管理規程等の周知教育等を継続的に行うとともに、「輸送の安全を確保する最後の砦は扱う人である」ことを十分に認識し、基本動作の励行や作業手順の厳守等を徹底する職場風土の醸成に努めています。

■ 基本動作の励行 ～「見る」「見られる」の実践～

指導監督者等の添乗指導により、列車運転時の基本動作について「見る」「見られる」を実践して相互にチェックを行っています。また、個別の懇談指導を通し「事故・インシデントの多くはヒューマンエラーに起因して発生している」ということを全運転士に認識させ、ヒューマンエラーの防止に努めています。



定期的な添乗によるきめ細かな指導

■ 法令・規程の遵守の徹底

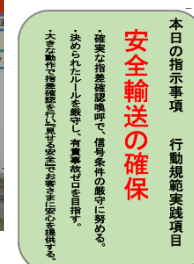
鉄道に携わる全従業員に対して安全管理規程等の社内規程や関係法令の周知教育を定期的実施し、安全を最優先した行動をとるように指導しています。

■ 安全意識の高揚施策の推進

毎月、行動規範実践週間を設定し、輸送の安全の確保に係る行動規範を踏まえて一人ひとりが日々の実践目標を定め、安全意識の向上を図っています。



行動規範の実践



個人実践目標（例）

安全重点施策と取組状況

■ 酒気帯び運転の厳禁

乗務員の出勤点呼時に、監督者による対面での心身状態とアルコール検知器（ストロース式）による酒気帯び確認を行っています。なお、対面確認が出来ない出先宿泊者については、アルコールチェッカーとスマートフォンを接続し、画像と測定値を記録し監督者に送信して確認するシステムを導入しています。



アルコール検知器による確認



■ 覚せい剤等薬物乱用の防止

麻薬覚せい剤乱用防止の啓発ポスターの掲示や年間教育・懇談指導を通して、覚せい剤等の薬物使用の禁止について厳正に指導しています。

■ ヒヤリ・ハット情報の共有化

輸送の安全に係るヒヤリ・ハット情報は、「みんなのため」「自分のため」に非常に有益であるという意識が職場全体に浸透するよう努めています。収集したヒヤリ・ハット情報は原因を分析し、対策を立案して職場に開示しています。

■ 運転の安全に係るリスク情報（気づき情報）の共有化

事故を未然に防止するため、現業係員一人ひとりが、運転の安全を損なう恐れがある危険要因や不安全な要因などを「気づき情報」として報告しています。収集した「気づき情報」は、原因を分析し、対策を立案して輸送安全対策会議に諮り、その内容を共有・周知することにより、事故の未然防止に努めています。



各種掲示等を使った懇談指導



ヒヤリ・ハット情報と
リスク情報の募集箱

■ 安全パトロール



列車添乗し作業現場を
安全パトロール



作業現場に赴き
安全パトロール

技術部では定期的に安全パトロールを実施しています。

これは触車事故防止実施要領や安全作業心得等が遵守され適正に業務や作業が行われているかを点検するものです。また、若手係員が監督職とともに現場巡視に帯同し、見る立場から現場を経験することにより、触車事故防止や作業手順の理解度を深めていく現場教育を定期的に行い、個々の安全意識の醸成に努めています。

■ 安全ニュース

過去に生じたヒューマンエラーや事故、ヒヤリ・ハット事例、先輩社員の実体験に基づく失敗談等を風化させることなく後輩に伝えていくことを趣旨として、「安全ニュース」（しんちゃんニュース）を定期的に発行しています。

また、風通しの良い職場環境づくりと職場内コミュニケーションの向上を図るとともに、各職場内の業務内容等を紹介することで、日々の業務を通して「チーム力の重要性」を認識させ、各職場に掲出することで現場力の向上に努めています。



しんちゃん安全 News

6-3 教育・訓練

現業各部門で年間教育訓練計画を策定し、輸送の安全の確保に必要な知識・技能の習得に努めています。

6-3-1 人材育成・技術伝承

運輸部

- 運転係・指導監督者の指導力、コミュニケーション力の向上を図るため、毎月、指導者会議を開催し、指導成果や今後の指導方針について議論し、指導の進め方を確認しています。

また、同業他社の監督者との交流も積極的に行い、監督者としての意識を高めるよう努めています。



指導者会議

- 乗務員休憩所に設置したパソコン上に、「今さら聞けないこんな話」という運転士の相談窓口を開設しています。運転士自身が抱えている日常業務での様々な疑問を匿名で書き込むことができ、それを受けて指導監督者がパソコン上で回答することにより、個々の業務知識の補完や習得を支援していくためのツールです。また、書き込まれた質問や回答は、このパソコン上で誰もが自由に閲覧することができます。



「今さら聞けないこんな話」の活用

- 目の不自由なお客さまや車椅子利用のお客さまへの介助の方法・声のかけ方などについて、新入社員教育時等に外部講師を招いて研修を行っています。

技術部

- 各課で策定した年間教育計画に基づき、階層別の作業スキルアップ訓練や習熟教育を実施し、現業係員個々の資質向上に努めています。また、知識・技能のレベルアップとコミュニケーション力の向上を図るため、同業他社を交えた業務研究発表会や技術競技会等を定期的に行い、幅広い知識と高い技術力を兼ね備えた人材の育成を行うとともに、人的な交流も深めています。

軌道関係



レール折損応急復旧訓練



まくらぎ更換教習



確認会話訓練

電気関係



信通復旧訓練



電路復旧訓練



電気課集合教育

車両関係



車両機器(空調)OJT 教育



車両機器(制御)OJT 教育



脱線復旧訓練

● 業務研究発表会等の開催

技術部各課では、技術情報の共有化と知見を深めることを目的として、同業他社との合同業務研究発表会や施工会社と協働した補修工事における事故対応情報伝達訓練を実施しています。

また、車両課では、個人の車両検査技術の理解度と技量を客観的に把握するための技術審査会を定期的を開催しています。



業務研究発表会（土木）



業務研究発表会（電気）



事故対応情報伝達訓練



業務研究発表会（車両）



車両技術審査会

6-3-2 ヒューマンエラーの防止

■ 運転士集合教育を通じた良好な職場環境づくりと安全意識醸成施策

実地による運転操作、映像による注意予見等の予防教育や速度厳守に対する掲示・懇談を実施しています。また、集合教育において他社事故事例をもとに各自が考える「安全、安心、快適」について、グループディスカッションを実施し、安全意識の醸成に努めています。

安全重点施策と取組状況

(グループディスカッション)



●映像による予防教育



●集合教育



6-4 合同訓練

各部門間で連携した対応が求められる大規模災害や事故等を想定して、鉄道事業本部内にて共同で各種訓練を実施しました。

■ 自然災害を想定した事故復旧対応訓練

1. 実施日時 2022年11月11日(金) 13時～16時
2. 実施場所 見津信号場 車庫構内
3. 訓練想定 台風接近に伴う集中豪雨により、粟生線 藍那駅構内（起点2K900M付近）の下り線側法面が幅5m高さ10メートルにわたり崩壊、土砂および倒木が軌道内に流入し下り線を支障。第12401列車（1501-1601-1502号車）は、崩落場所の手前約100M付近を時速約40km/hで走行していたところ、起点2K900M付近の法面が崩落してくるのを発見、直ちに非常ブレーキの処置を採るも、なだれ込んだ土砂に先頭車両が乗り上げて停止。幸いにも脱線には至らなかった。また同時に倒れ掛かってきた木が車両パンタグラフに接触、他の倒木が西側窓を突き破り数名の負傷者が発生する事故となった。
4. 訓練課題
 - (1)各部署間の意思疎通を十分に図り、作業者間の意思伝達に齟齬がないよう、「確認 会話」を徹底し、確実な情報伝達を図ること。
 - (2)復旧に際して「慌てず」冷静な判断と的確な指示の重要性を周知し、「触車・感電・墜落」といった二次的災害や事故を起さないこと。
 - (3)スムーズな復旧作業を図るため、指揮・命令系統の確立と役割分担を明確にし、必ず責任者のもと、忠実、着実に作業を進めること。
5. 訓練内容
情報伝達訓練、避難誘導訓練、復旧訓練（土木復旧訓練・車両復旧訓練・施設復旧訓練・電力復旧訓練）

状況確認



被害状況の確認と情報収集訓練



避難誘導



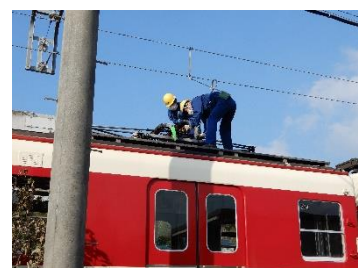
非常用避難梯子等を使用したお客さまの避難誘導訓練



復旧訓練



各部門による災害復旧訓練



安全重点施策と取組状況

■ 列車運転休止時の代行バス輸送訓練

近年、新型コロナウイルス感染拡大防止の観点から、オンライン方式でシミュレーションによる代行バス訓練を実施していましたが、2022年度の代行バス訓練は、実際に貸切バスを使用しての、代行バスルート・バス停位置・バス添乗係員の告知用語の確認など、旅客案内方の訓練を実施しました。

○実施日：12月7日（水）

〈走行区間：粟生線 西鈴蘭台駅～志染駅間〉



代行バスルート・バス停位置・バス添乗係員告知用語の確認

■ 異常事態発生〔刃物所持者〕対応訓練

昨今、公共交通機関において無差別な刺傷事件が多発したことを受け、列車内で刃物を使用した犯罪発生を想定し、迅速・適切なお客様の避難誘導、社員の意識・対応力の向上、また、沿線警察や消防をはじめ関係機関との連携強化を目的として、異常事態発生対応訓練を実施しました。

○実施日時：2022年7月12日（火）10時00分～12時00分

○実施場所：谷上駅構内1・2番線および改札階コンコース



安全重点施策と取組状況

■ そのほかの訓練

・触車事故防止実施要領に関する実地講習

普段の業務で線路内へ立ち入りの機会が少ない運輸部係員を中心に、業務を委託している請負業者の係員も参加し、触車事故の防止や作業手順の理解度の向上を図る実地講習会を開催しました。

当日は技術部施設課員を講師に迎え、線路内作業や線路内を歩行する際の注意点などを再確認しました。

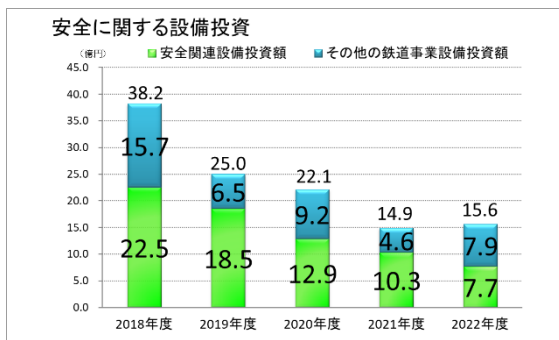


実地講習状況

6-5 安全に関する設備投資

山間部が多い当社沿線では激甚化する自然災害への対応として法面や橋梁等の構造物を補強する防災対策を計画的に進めています。

過去5年間の安全に関する設備投資の実績は、右のとおりです。



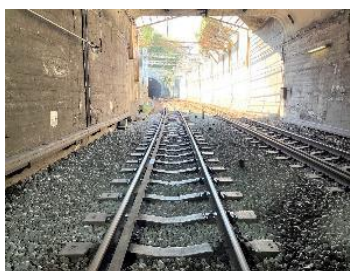
線路・土木構造物

●軌道の強化

PCまくらぎ化や分岐器の更新を計画的に推進するとともに、道床更新等を適宜実施し軌道を強化しています。

【PC まくらぎ】

PCとはプレストレスト・コンクリートの略で、寿命が50年程度で木製より耐久性が高いコンクリート製まくらぎのことです。



湊川駅～長田駅間
軌道改良工事（道床更換）



広野ゴルフ場前駅構内
PC まくらぎ化工事



有馬口～五社間 1K020M 付近 排水施設工事



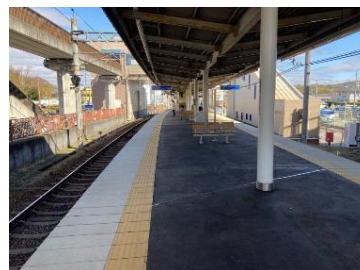
●法面・橋梁等の補強

近年、頻発化している局所的・集中的な豪雨等に備え、計画的に法面・橋梁等のインフラ構造物の補強を順次進めています。

●ホームの改良



ホーム下部工取替
（大村駅）



ホームの嵩上げによる段差解消と内方線の整備
（田尾寺駅）

目のご不自由なお客さまのホームからの転落を防止するため、内方線付点状ブロックの整備を順次進めています。



●バリアフリー化工事

各駅の段差を解消するバリアフリー化を計画的に進めています。2022年度は花山駅下りホームにスロープを新設整備しました。

電 気

●支持物の建替

電車線を支持している電柱の耐久性向上を図るため、コンクリート柱化を推進しています。2022年度は栗生線、三田線の2区間で6基を更新しました。



栗生線 鈴蘭台西口駅～西鈴蘭台駅間



三田線 神鉄道場駅～横山駅間

●踏切非常通報押ボタンの設置

上通池第1踏切道（広野ゴルフ場前駅～志染駅間）
居屋ヶ谷第3踏切道（有馬口駅～五社駅間）に
踏切非常通報押ボタンを設置しました。

【踏切非常通報押ボタン】

ボタンを押すことにより踏切道に接近する列車に対して
異常を知らせる装置



上通池第1踏切道

車 両

●運転支援装置設置工事

運転支援装置は、速度超過等を未然に防止することを目的に、ヒューマンエラーが発生しやすい場所を対象として、ATS 照査地点の手前で速度超過やブレーキ操作の遅れなどを検出し、運転士に対し音声と光で注意喚起を行うことで、安全性の向上を図る装置です。現在、計画的に設置を進めており、2022年度は14編成に設置しました。



●補助電源装置の更新

2000形車両のSIV装置を更新し、信頼性の向上を図りました。



7.お客さま・沿線の皆さまへのご協力のお願い

■駅や車内でのマナー向上にご協力ください。

駅や車内でのマナー向上は鉄道事業者共通の願いであり、各社局それぞれでマナー向上に取り組んでおりますが、より効果的により多くのお客さまのご理解・ご協力をいただくため、鉄道事業者間で、または国等と連携してポスター等を製作・掲出し、ご協力をお願いしています。



目のご不自由なお客さま、お身体のご不自由なお客さまにも安心してご利用いただけるよう係員が可能な限りお声掛けや見守りを行っております。ご利用のお客さまにおかれましても、ご協力をお願いします。

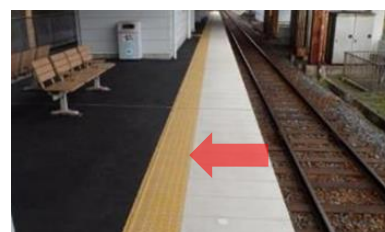
■「歩きスマホ」は危険です！！

スマートフォン等を操作しながらホーム上を歩くと、他のお客さまとの接触や転倒を惹き起こす原因となり、線路内への転落につながるおそれがありますのでおやめください。



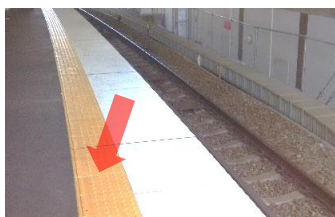
■ホーム端部の歩行は危険です！！

ホーム端部は、線路内への転落や電車との接触のおそれがあり大変危険です。できる限りホーム端から離れたところを歩行してください。また、電車が近づきましたら、ホーム上の黄線または白線の内側までお下がりください。



お客さま・沿線の皆さまへのご協力をお願い

■ホーム上の点状ブロックの上に荷物等は置かないでください



ホーム上の点状ブロックは、目のご不自由なお客さまへの重要な誘導案内用施設です。この上に立ち止まったり、荷物等を置いたりしないようにご協力をお願いします。

■線路内へは絶対に入らないでください

線路内は大変危険です。線路内へは絶対に立ち入らないようお願いいたします。誤って線路内に物を落とされた場合は、必ず駅係員にお知らせください。



■非常通報ボタンの設置駅では、異常時には同ボタンを押してください



各種・非常通報ボタン

ホームから線路内へ転落されたお客さまを発見した場合、ホーム上に設置している非常通報ボタンを押してください。ホーム上の表示灯が点灯するとともに警報音が鳴動し、駅係員および駅に接近してくる列車の運転士に異常や危険を知らせることができます。

■電車内での異常時には非常通報装置で通報してください

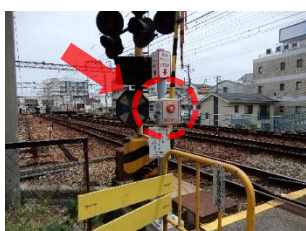
電車内で急病人や異常事態等が発生した場合には、各車両に設置している非常通報装置で、運転士にお知らせください。



電車内の非常通報装置



■踏切非常通報押ボタンを設置した踏切道で異常を発見した場合、同ボタンを押してください



踏切道内で自動車が脱輪したり、通行者が立往生した場合、ドライバーや通行人の方が踏切非常通報押ボタンを押すことで、踏切道に接近してくる列車に踏切内の異常や危険を知らせることができます。

お客さま・沿線の皆さま
へのご協力をお願い

