

2025 安全報告書

『©円谷プロ』



『©円谷プロ』

・目次

1	ごあいさつ	1
---	-------	---

2	安全の基本方針	2
	・ 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	3～7
	・ 3-1 安全管理体制と役割	
	・ 3-2 安全管理に係わる主な取組	
	・ 3-3 内部監査（鉄道安全監査）	
	・ 3-4 防災体制（暴風雨等への対応、地震時の対応）	
	・ 3-5 緊急事態体制	

4	鉄道事故等の発生状況	8
	・ 4-1 鉄道事故等の発生件数と発生状況	

5	安全への取組	9～17
	・ 5-1 安全意識の醸成	
	・ 5-2 主な取組	
	・ 5-3 教育・訓練（人材育成、技術伝承ほか）	
	・ 5-4 合同訓練	
	・ 5-5 安全に関する設備投資	

6	お客さま・沿線の皆さまへのご協力をお願い	18～20
---	----------------------	-------

1.ごあいさつ

～ ご利用されるお客さま、地域の皆さまへ ～



神戸電鉄株式会社
代表取締役社長
井波 洋

平素から当社の鉄道事業に対し、ご理解とご支援を賜り、厚く御礼申し上げます。

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され、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」での被災や2018年の「平成30年7月豪雨」などの激甚化する自然災害に見舞われるなど、これまで幾多の苦難を乗り越えて現在に至っておりますが、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改めて御礼申し上げます。今後も、お客さまに「安全・安心・快適」をお届けすることを使命として、お客さまの豊かな暮らしを実現し、地域社会に貢献することを目指して鉄道の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、安全を最優先する企業風土の構築に向けた取組として、具体的な行動の指針となる「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・浸透を図り、安全管理体制のさらなる強化・充実に努めております。

また2024年度におきましては、ハード面では山間部の多い当社沿線の現状に鑑み、引続き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、まくらぎのPC化や電車線支持物(電柱)の建替を進めるとともに、変電設備機器や車両機器の更新等を計画的に行い、保安度の向上を図りました。また、ソフト面では自然災害(地震)を想定した鉄道事業本部合同復旧訓練のほか、沿線の警察・消防などの関係機関と連携した「車内刃物所持者対応に係わる訓練」を実施するなど、非常時でも適確に判断し行動できる社員の育成に努めております。さらに、日常の業務等を通して『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・共有することで、『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の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。

加えて人材確保のため、「ウルトラ大作戦」と銘打って、「ウルトラマン」とのタッグによる当社グループの採用強化キャンペーンを展開しております。「地域を支える誇り」という我々の仕事を持つ魅力を多くの皆さまに理解・共感していただき、一人でも多くの方に「ウルトラ」な仲間に加わっていただきたく思います。今後も地域の活性化に繋がる企画を継続的に取り組んでまいります。

また当社線は、谷上駅において神戸市営地下鉄・北神線と連絡接続しており、当社沿線である北神・北摂地域から神戸市中心部への利便性が益々向上するなど、兵庫県内の南北を結ぶ基幹鉄道としての当社が果たす役割が大変重要なものとなっております。そのような中、神戸市との連携による駅の美装化工事により、2024年度は有馬温泉駅において日本有数の温泉街の玄関口にふさわしい駅施設へと再整備を行い、ご利用されるお客さまや地域の皆さまにも温泉風情を味わえる快適な公共空間としてご利用いただいております。今後も駅やその周辺のリノベーションなどを通じて、地域の皆さまや沿線の自治体と連携・協働し、より魅力ある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。

2025年9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により、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

『運転無事故の追求』

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。

2-3 行動規範

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

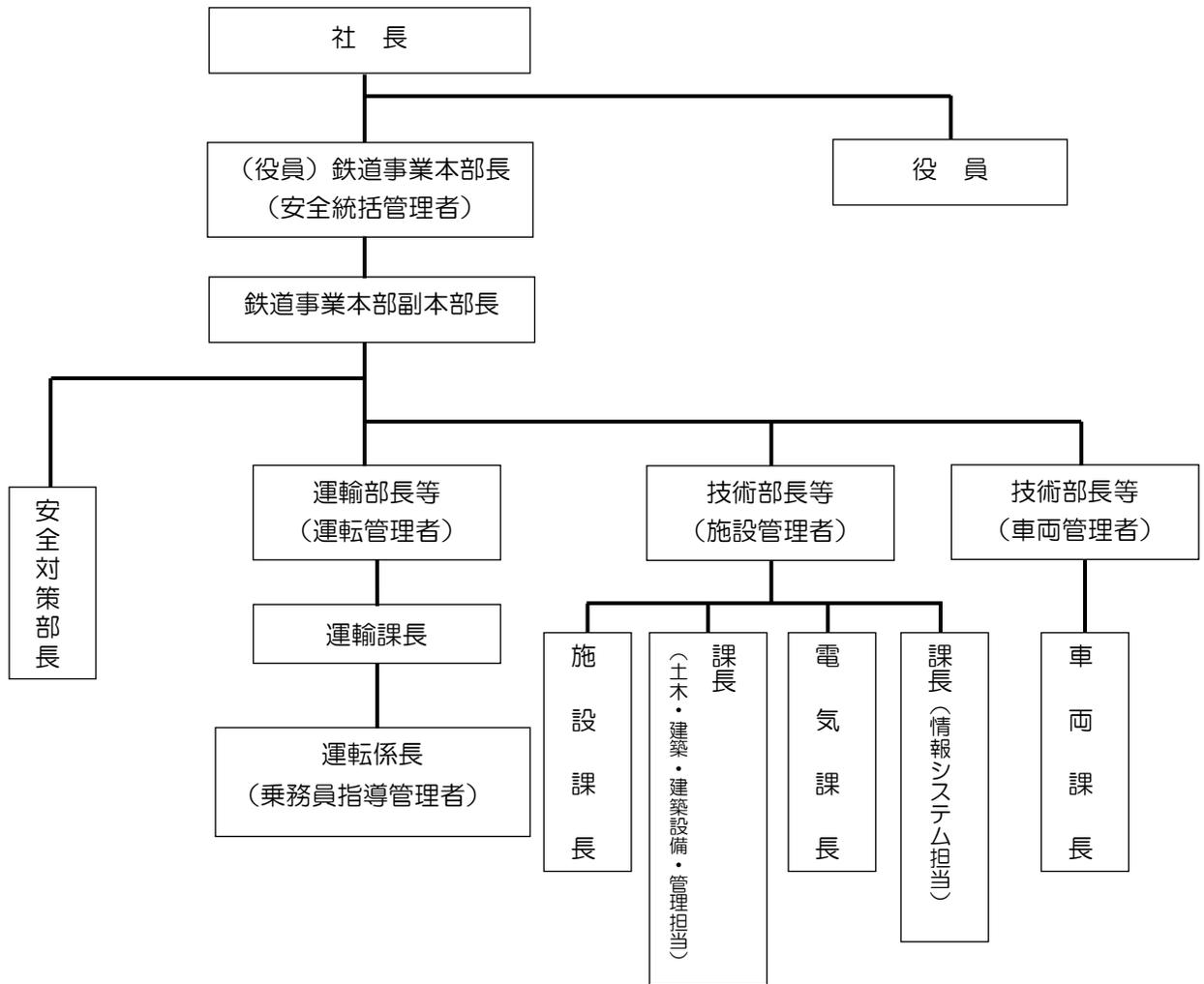
1. 災害発生時に備え、平素から防災・減災などに対する予防措置に取り組む。
2. 災害発生時には、お客さまおよび従業員の安全確保を最優先に行動する。
3. 災害発生時には、安全を確保したうえで、迅速かつ円滑な運転再開を目指すとともに、運転再開や運行計画等について適時適切な情報発信に努める。

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。



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、運転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。

3-2 安全管理に係る主な取組

当社安全管理規程等で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、トラブル等の原因・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。

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。

2024年度の「ヒヤリ・ハット情報」は114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。



■ 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定期的を実施し、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。



運転指令所



有馬線・鈴蘭台駅



粟生線・志染駅



電力指令所



有馬線・有馬温泉駅再整備工事



踏切道拡幅工事現場
(粟生線・市場駅～小野駅間)

【2024年度の主な取組状況】

通年	<ul style="list-style-type: none"> ・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）
4月	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・安全報告書の公表
9月	<ul style="list-style-type: none"> ・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）
10月	<ul style="list-style-type: none"> ・車内刃物所持者に対する対応訓練（警察・消防と連携した合同訓練）
11月	<ul style="list-style-type: none"> ・本部合同訓練（自然災害(地震)を想定した復旧訓練）
11月・12月	<ul style="list-style-type: none"> ・運転業務監査（運転・施設・電気・車両の各部門）
12月	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・内部監査（現業実施各部門・経営管理部門）
3月	<ul style="list-style-type: none"> ・マネジメントレビュー（現業各部門・経営管理部門）
3月	<ul style="list-style-type: none"> ・合同講習会（触車事故防止実施要領実地講習）

3-3 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

【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。

3-4 防災体制

暴風雨、地震等の自然災害およびその他の輸送障害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。

3-4-1 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表示画面（PC上）

沿線各所の気象観測データを集中監視するシステムで、沿線の雨量・主要橋梁付近等の風速や河川の水位・増水状況を常時監視し、運転指令や各部署でそれらの気象データを集中監視することにより、近年の局所的かつ急激な気象変化等にも迅速に対応できるようにしています。

防災体制として、台風の接近等による暴風・大雨で風速や降雨量等が規制値を超えた場合は、運転規制を実施するとともに、盛土・切土区間や軌道および架線の状態等を列車警戒添乗や徒歩巡回等により点検し、危険な状況の早期発見と対応に努めています。

▶ 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

▶ 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。



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）

▶ 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。

《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

3-4-2 地震時の対応

▶ 地震への対応

《地震計設置箇所》 有馬・三田線：2カ所、粟生線：2カ所

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。



緊急地震速報システム 表示画面

3-5 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、適確で迅速な対応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を設置する場合を2号体制として、対応等を定めています。

4. 鉄道事故等の発生状況



4-1 鉄道事故等の発生件数と発生状況

2020年度から2024年度の過去5年間の鉄道事故等は以下のとおりです。

	種類	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度
鉄道 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	0	0	1	0
	道路障害	0	0	0	0	0
	人身障害	0	1	0	3	0
	鉄道物損	0	0	0	0	0
	計	0	1	0	4	0
インシデント		0	0	0	0	0
輸送障害		3	5	6	5	11

▶ 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。2024年度は、鉄道運転事故に分類される事故は発生しておりません。

▶ 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。2024年度もインシデントの発生はありません。

▶ 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。2024年度に発生した輸送障害は11件ありました。その内訳は、自然災害7件（倒木、雪害によるもの）と鉄道外4件（線路内立入など）になります。

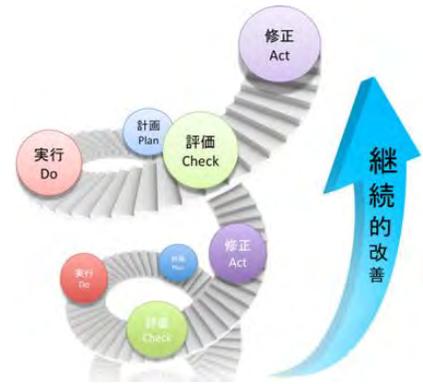
5.安全への取組



5-1 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。



5-2 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。



個人実践目標(例)



行動規範の実践

■ 酒気帯び運転の厳禁



アルコール検知器による確認



乗務員の出勤点呼時および起床点呼時に、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。

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掲示し、周知しています。



ヒヤリ・ハット情報の職場掲示による注意喚起

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。



ヒヤリ・ハット情報とリスク情報の募集箱

各種掲示等を活用した懇談指導

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、直接、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。



作業現場に赴き安全パトロール

5-3 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。

5-3-1 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、指導監督者としての意識を高めるよう努めています。



運転係・指導者会議



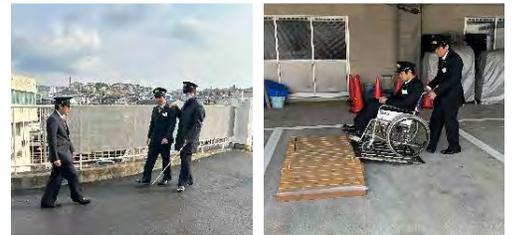
同業他社の監督者との交流

- 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、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机上・実技研修を行っています。

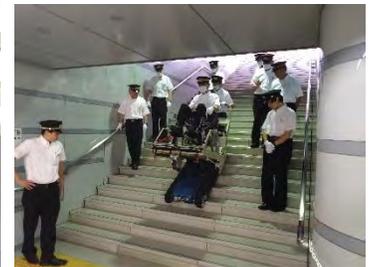


介助実技研修

- 現業係員に対する教育指導目標として、運転保安においては安全を最優先する意識の徹底ならびにその取扱いの習熟度向上を目指し、旅客サービスにおいてはCS意識の浸透と接遇力の向上ならびに営業知識の強化を最重点課題として取り組んでいます。そのような中、駅務集合教育において必要な知識の向上を目的に研修・訓練を実施しました。



簡易型止水板設置訓練



車椅子用階段昇降車 取扱研修

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で開催し、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



社内保線コンテスト



安全管理規程に係わる教育



「分岐器の構造と保守」教習

電気関係



信号機復旧訓練



電柱復旧訓練



電気課集合教育

車両関係



台車関連 OJT 教育



搬送台車装着訓練
(6500系)



運輸課集合教育へ
講師として参加

- 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の深度化を目的として、同業他社との合同業務研究発表会を実施しています。
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、定期的で開催しています。



業務研究発表会（土木）



業務研究発表会（車両）



車両技術審査会



5-3-2 ヒューマンエラーの防止

■ 集合教育を通じた良好な職場環境づくりと安全意識の醸成施策

運転士には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・懇談指導を実施しています。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。

また、2024年度は阪神・淡路大震災後30年の節目を迎え、震災を経験していない若手社員も増えてきていることから、震災を経験した社員が、自らの経験や教訓を次世代を担う若手社員へ語り継いでいく取組を行い、地震に対する心構え等を伝承し、安全意識の向上に努めました。



5-4 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(巨大地震)を想定した事故復旧対応訓練

1. 実施日時 2024年11月22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 13時19分 岡山県北東部を震源地とした震度5強の地震が発生、当社沿線の観測震度は「三田」震度4、また「鈴蘭台」、「三木」、「小野」各震度5強であったため、直ちに防災体制地震2号指令が発令された。
 下り列車は、粟生線川池信号場～木津間付近を走行中、列車無線からの地震発生の一報を受け、速やかに停止すべく制動中、前方線路西側のブロック擁壁が倒壊し、土砂とともに下り線軌道内へ流入しているのを発見し、直ちに非常ブレーキ措置を採るもこれに乗り上げ停止した。なお、脱線はしておらず、また車内の乗客に怪我はなかった。
 その後、余震も収まり、乗客全員を木津駅へ避難誘導した。
 また、技術部各担当者により被害状況が報告されたが、その被害が大規模かつ範囲が複数箇所であったことから、緊急事態対策本部2号体制を発令、併せて本部対策本部ならびに現地担当部会を設置するとともに復旧作業が開始された。
4. 訓練課題
 - ・防災の基本方針に則り、乗客および従業員の安全最優先で行動するとともに早期復旧を目指す。
 - ・基本動作の励行ならびに確認作業の徹底を図る。
 - ・各部署間の連携を十分に図り、作業者間の意思伝達に食い違いや、認識の相違が生まれないよう、大きな声で確認会話を実践し、確実な情報伝達を図る。
 - ・事故復旧に際しては、慌てることなく、冷静な判断と的確な指示を行うことの重要性を意識し「触車・感電・墜落」といった二次的災害や事故をひきおこさないように細心の注意を払う。
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



お客さまの避難誘導訓練

復旧訓練

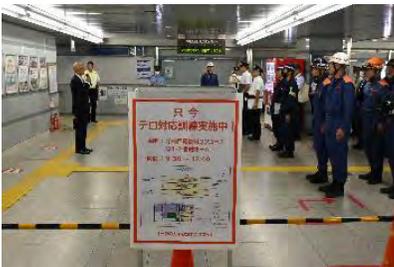


各部門における災害復旧訓練

車内刃物所持者への対応訓練

昨今、列車車内において刃物を所持した不審者に切りつけられるという事件が発生しています。そのなかで犯人と対峙した乗務員が負傷するという事象も発生していることから、列車内で刃物所持者による無差別な傷害事件が発生したことを想定し、お客さまの避難誘導、負傷者の救出、沿線警察や消防をはじめとする関係機関との連携強化および社員の安全意識の高揚を目的に合同訓練を実施しました。

- 実施日時：2024年10月18日(金) 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



■ 列車運転休止時の代行バス輸送訓練

例年、代行バス訓練は、実際に貸切バスを使用して代行バスルートおよびバス停位置の確認、バス添乗係員の業務確認など旅客案内方の訓練を実施しており、2024年度は対面およびオンライン方式による机上代行バス運行訓練を実施しました。

○12月4日(水)～12月5日(木) (走行区間：粟生線 三木駅～小野駅間)

※市場駅～小野駅間の池の下踏切道拡幅工事における、三木駅～小野駅間の列車運転休止に伴う鉄道代行バス運行を実施するにあたり、事前説明および訓練を実施しました。



代行バスルート・バス停位置・バス添乗係員等の注意事項を確認

■ 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に立ち入る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等も参加し、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や作業標の掲出方法などについて再確認しました。



実地講習の状況

5-5 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を含めた投資実績は、下記のとおりです。



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、道床更換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。



道場南口駅～神鉄道場駅間
軌道改良工事（道床更換）



葉多駅～粟生駅間
PCまくらぎ化工事



施工前



施工後

有馬口駅～五社駅間 1K000M 付近線路左側（法面防災、深礎擁壁構築）

●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



ホーム改良による内方線の整備
（志染駅2番・3番線ホーム）



ホームの嵩上げによる
段差解消と内方線の整備（例：田尾寺駅）



ホームの嵩上げによる
段差解消と内方線の整備（例：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(施工例) 花山駅下りホーム
（2022年度供用開始）
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

● 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。2024年度は粟生線で9基を更新しました。



施工前



施工後

施工前

粟生線 緑が丘駅～志染駅間

施工後

● 変電機器（電力ろ波器等）の計画的な更新

安定した電力の供給を図るため、変電機器の更新を順次行っています。

（有馬線・丸山変電所
電力ろ波器の更新など）



電力ろ波器

直列リアクトル

施工前

有馬線 丸山変電所



電力ろ波器(リアクトル付き)

施工後

● 運転支援装置の設置

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対象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。



● 車齢・车系・車種に応じた車両の改良、機器の更新

車体補修（屋根）、床補修、SIV装置の更新、主回路配線の張替、その他の機器更新および補修などを実施しました。



屋根補修



SIV装置更新

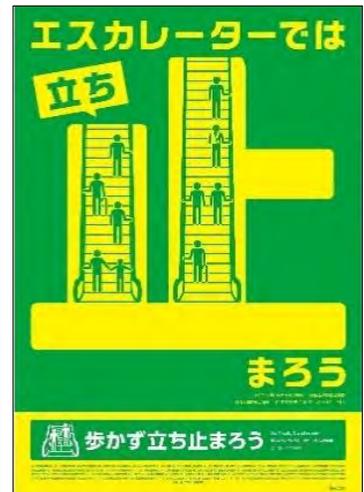


主回路配線の張替

6.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お客さまと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。



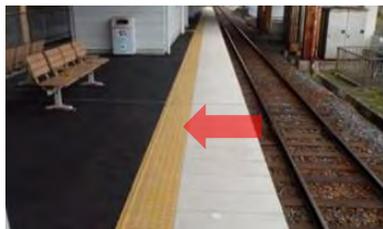
目のご不自由なお客さま、お身体のご不自由なお客さまにも安心してご利用いただけるよう係員が可能な限りお声掛けや見守りを行っております。ご利用されるお客さまにおかれましても、ご協力をお願いします。

■「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、歩きスマホはおやめください。

■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。

■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
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

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。



各種・非常通報ボタン

■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

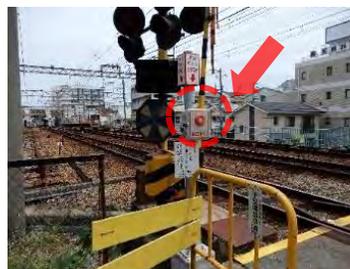
電車内で急病人や異常事態等が発生した場
合には、各車両に設置している非常通報装置
の通報ボタンを押して、運転士にお知らせく
ださい。



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。



踏切非常通報ボタン

■交差点に近接する踏切道では一時停止し、必ず前方の安全を確認のうえ横断してください
■警報機が鳴り始めたら無理な横断はしないでください

交差点に近接する踏切道を
車で通行する際は、道路渋滞
等により踏切道前方に十分な
停車スペースがない場合があ
ります。必ず踏切道の手前で
一時停止し、その停車スペ
ースの有無を確認してから横断
してください。



全方位式踏切閃光灯



踏切手前の注意喚起看板

