

2017年

# 安全報告書



2017年8月

# 神戸電鉄株式会社

## 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 行動計画                 |       |
|    | 2-3 安全目標                 |       |
| 3. | 安全管理体制                   | 3     |
|    | 3-1 安全管理体制と役割            |       |
| 4. | 安全への取組                   | 4～8   |
|    | 4-1 安全管理に係る主な取組          |       |
|    | 4-2 内部監査                 |       |
|    | 4-3 防災体制                 |       |
|    | 4-3-1 暴風雨等への対応           |       |
|    | 4-3-2 地震への対応             |       |
|    | 4-4 緊急事態体制               |       |
| 5. | 鉄道事故等の発生状況               | 9     |
|    | 5-1 鉄道事故等の発生件数           |       |
|    | 5-2 インシデントと再発防止に向けた取組    |       |
| 6. | 安全重点施策と取組状況              | 10～22 |
|    | 6-1 安全意識の醸成              |       |
|    | 6-1-1 アンケートの実施           |       |
|    | 6-1-2 主な取組               |       |
|    | 6-2 教育・訓練                |       |
|    | 6-2-1 人材育成・技術伝承          |       |
|    | 6-2-2 ヒューマンエラーの防止        |       |
|    | 6-3 合同訓練                 |       |
|    | 6-4 安全に関する設備投資           |       |
| 7. | お客さま、沿線にお住いの皆さまへのご協力をお願い | 23～25 |

※ 本報告書の内容は、2016年度の状況を記載したものです。

# 1. ごあいさつ

お客さまをはじめ、地域の皆さまへ

平素から当社の鉄道事業に対し、ご理解とご支援をいただき、誠にありがとうございます。

当社は、これまでから「安全方針」「安全目標」を掲げて、輸送の安全の確保を最優先に取り組んでおります。

2006年10月に安全管理規程を制定し、PDCAサイクル（計画の策定、実行、確認、改善）を実践することにより、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」を制定し、輸送に携わる従業員一人ひとりにその浸透を図っております。

ハード面においては、重レール化やPCまくらぎ化の推進等で、軌道の強化を図るとともに自然災害対策として、当社の山間部特有の地形等に鑑み、橋梁の補強、トンネル・法面の防災対策を行ってまいりました。また、電路支持物の建替（強化）、踏切非常押しボタンの設置および車両の電子機器更新等についても計画的に推進しており、前年に引き続き新型車両6500系1編成を導入いたしました。

一方、ソフト面では、基本動作の励行と規程の遵守、ヒヤリ・ハットの活用により、事故やインシデント等の要因となる芽を排除する職場風土の醸成に努め、「輸送の安全を確保する最後の砦は扱う人にある」ことを一人ひとりが認識し、絶対に事故を起こさないという安全意識を持った人材育成に取り組んでおります。

今後も、皆さまのご理解とご協力を賜りながら、さらなる安全管理体制の充実に努め、より安全性の高い鉄道会社を目指してまいります。

本報告書は、鉄道事業法に基づき、2016年度における輸送の安全の確保の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るとともに、弊社の取組を広くご理解いただくためにまとめたものであります。

皆さまからのお声を輸送の安全に役立てるため、ご意見を頂戴できれば幸いです。



2017年 8月

神戸電鉄株式会社

代表取締役社長 寺田 信彦

## 2. 安全の基本方針

「安全方針」「安全目標」「行動規範」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”

お客様に「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

#### ・安全輸送の確保

協力一致して事故の防止に努め、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。

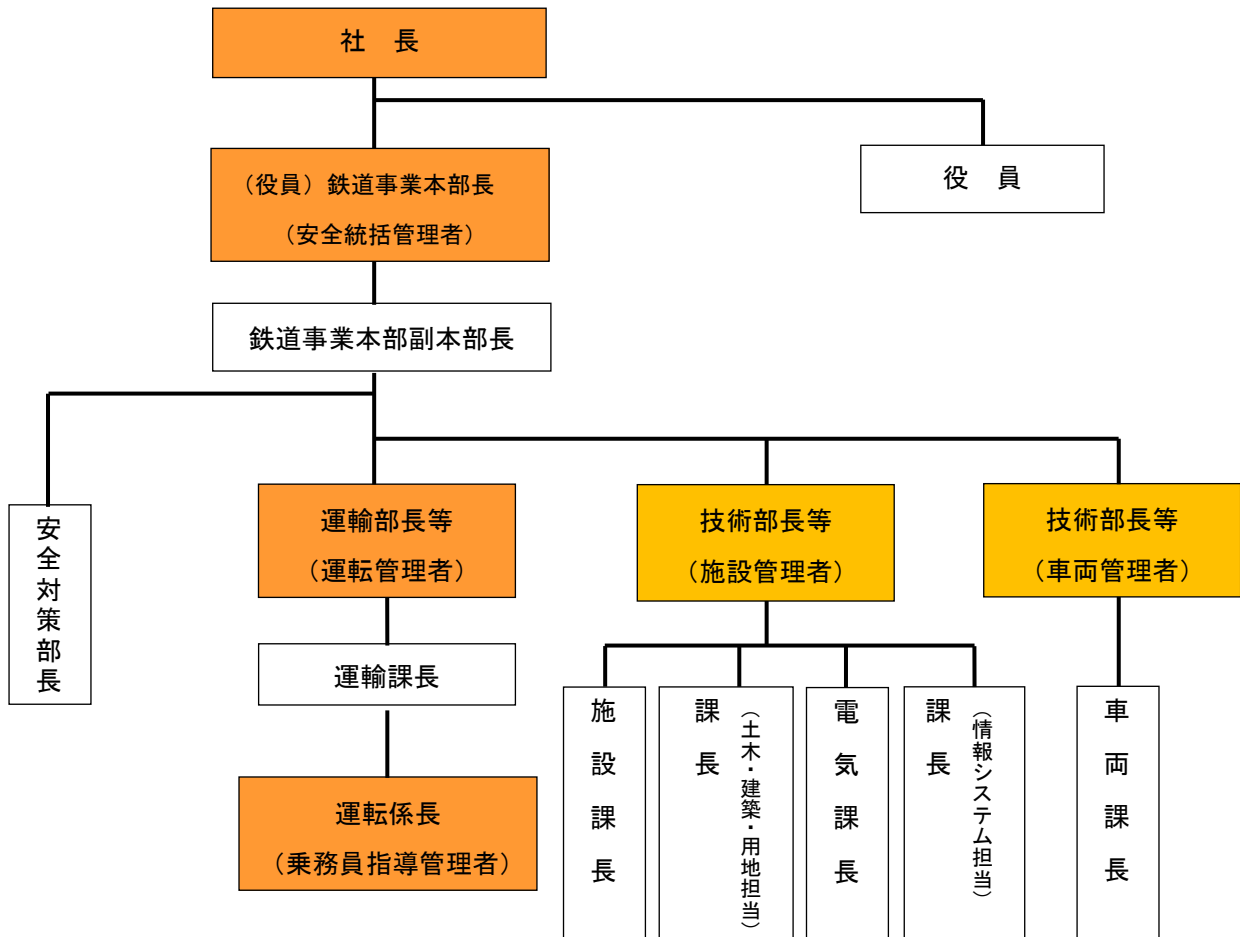
#### ・継続的な改善・変革

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。

# 3. 安全管理体制

## 3-1 安全管理体制と役割

2006年10月1日に安全管理規程を制定し、社長をトップとする安全管理のための組織体制を構築するとともに各責任者の役割・責務を明確にしています。



| 役 職         | 役 割 ・ 責 務                                    |
|-------------|--|
| 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 転 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    | 運転管理者の指揮の下、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

#### ■ 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が出席して毎月開催しています。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、安全に係わる事案について検討・協議の上、しかるべき安全対策を講じています。

#### ■ 安全対策部会議

各現場からの事故防止対策やヒヤリ・ハット体験、運転の安全に係わるリスク情報を詳細に分析し、事象の原因や背景などについて協議します。その結果を輸送安全対策会議に上程しています。



安全対策部会議

#### ■ 鉄道事業本部事故防止対策検討会

運転事故、輸送障害など、自社・他社を問わず事故事例を分析・検討して対策を講じています。

#### ■ 運転の安全に係るリスク検討会議

運転事故・インシデント・輸送障害等を未然に防止するため、担当部署に関わらず、現業係員一人ひとりから報告された「気づき情報」の原因を分析し対策を立案して職場に開示しています。

#### ■ 運転危険予知活動

事故やヒューマンエラーには至らなかったものの、「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」として収集し、その原因を分析し対策を立案して職場に開示しています。

2016年度は、109件の「ヒヤリ・ハット情報」を収集しました。



2012～2016年度のヒヤリ・ハットの件数

■社長及び安全統括管理者（鉄道事業本部長）による現場巡視

社長、安全統括管理者による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、沿線の工事箇所等を巡視し、工事の進捗状況を把握するよう努めています。また、経営トップ層が現場の生の声を直接聞くことができる場を設けて、輸送の安全の確保に向けて、相互理解を深めています。



鈴蘭台乗務区



岡場駅



鈴蘭台駅



横山駅新CTC装置



大村—樺山駅間法面



鈴蘭台駅前再開発工事現場

【取組状況】

|      |                               |
|------|-------------------------------|
| 通 年  | 輸送安全対策会議の開催（毎月）               |
| 通 年  | 安全対策部会議の開催（毎月）                |
| 通 年  | 運転の安全に係るリスク検討委員会の開催（3ヶ月毎）     |
| 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中） |
| 7 月  | 社長巡視・安全統括管理者巡視（安全運転推進運動）      |
| 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中） |
| 11 月 | 本部合同訓練の実施（列車脱線事故を想定した訓練）      |
| 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中）  |
| 1 月  | 現業部門の内部監査の実施                  |
| 2 月  | 本部合同訓練の実施（代行バス輸送に関する訓練）       |
| 2 月  | 社長・安全統括管理者への内部監査の実施           |
| 3 月  | マネジメントレビュー                    |

## 4-2 内部監査

鉄道の安全に係る内部監査の方法は、インタビューと書類の確認により行っています。安全対策部が、毎年、監査を行っており、2016年度においても、当社の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。

### 【監査対象者】

社長、安全統括管理者、運転管理者、乗務員指導管理者、施設管理者、車両管理者



社長・安全統括管理者へのインタビュー



運転管理者・乗務員指導管理者へのインタビュー

### 【監査項目】

#### 〈適合性の確認〉

関係法令や実施基準、安全管理規程、その他の部内規程類で定められた安全に係わ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実施され、維持されているかを確認します。



## 4-3 防災体制

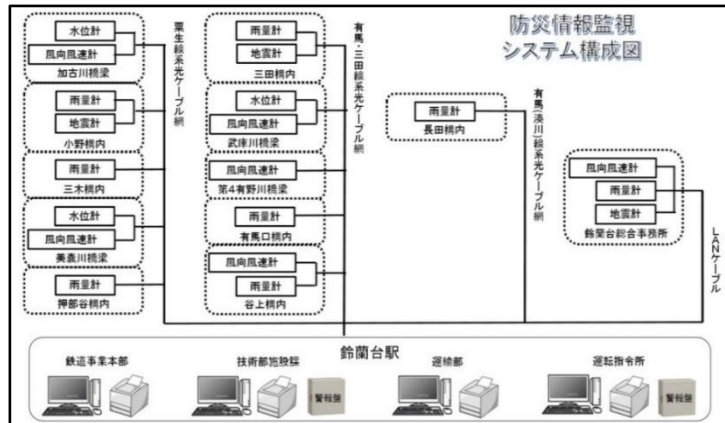
暴風雨、地震等の自然災害および第三者の行為に関する体制および取扱いを定め、的確かつ迅速な措置を講じることにより被害を最小限に抑制することを目的として防災体制要綱を定めています。

### 4-3-1 暴風雨等への対応

#### ■ 防災情報監視システム

沿線 12 か所の気象観測データを集中監視するシステムです。運転指令や各部署で、常時、地震や雨量、風速、河川水位などの観測データを収集しており、これにより地震の発生や、急激な気象条件の変化等にも迅速に対応できるようになっています。

具体的には、台風の接近等による異常気象で、風速や降雨量等が規制値を超えた場合には、即時に運転規制を実施するとともに、盛土・切土区間の点検、軌道および架線の状態等の点検を列車警戒添乗や徒歩巡回等で行い、危険な状況の早期発見に努めています。



#### ● 暴風の警戒

運転指令では、沿線各地に設置した風向風速計の観測データをリアルタイムに確認し、状況に応じて徐行運転や運転停止の運転規制を行います。

- ・ 風速 20m/s 以上…徐行運転
- ・ 風速 25m/s 以上…運転停止

風速計は、列車の運行に影響を与える可能性が高い場所に設置し、運転指令所及び鉄道事業本部・各部事務所で確認できる体制を整えています。

《設置箇所》

- ・ 有馬・三田線 4カ所
- ・ 栗生線 2カ所



風向風速計

#### ● 豪雨の警戒

運転指令では、沿線各地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に確認し、状況に応じて徐行運転や運転停止の運転規制を行います。

《設置箇所》

- ・ 有馬・三田線 5カ所
- ・ 栗生線 3カ所



雨量計

### ●河川増水に対する警戒

「河川増水に対する取扱要領」を定め、状況に応じて必要な警戒を行います。  
河川増水時には、桁下水位、流水（流木）状況、堤防護岸等の局部的異常の有無、天候、上流域の降雨量等の情報収集に努めます。

## 4-3-2 地震への対応

### ■緊急地震速報システム

このシステムは、気象庁が発信する緊急地震速報により、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に、走行中の各列車へ、列車無線を通じて、運転指令から緊急停止の指示を行うもので、走行中の列車への被害を最小限に抑制することができます。



緊急地震速報システムの表示画面

## 4-4 緊急事態体制

鉄道における多数の死傷者が発生した事故、または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速報、状況把握、救急、救護、連絡、輸送および復旧等について、適確で迅速な応急処置をとることを目的として定めています。

### ●1号体制

災害等の範囲が局地的であり、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にとる体制

### ●2号体制

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、社長が全社的な危機対策本部の設置を指示した場合にとる体制

## 5. 鉄道事故等の発生状況

### 5-1 鉄道事故等の発生件数

| 事 故    | 事故の種類  | 平成 26 (2014) 年度 | 平成 27 (2015) 年度 | 平成 28 (2016) 年度 |
|--------|--------|-----------------|-----------------|-----------------|
|        | 列車衝突事故 | 0               | 0               | 0               |
|        | 列車脱線事故 | 0               | 0               | 0               |
|        | 列車火災事故 | 0               | 0               | 0               |
|        | 踏切障害事故 | 0               | 0               | 0               |
|        | 道路障害事故 | 0               | 0               | 0               |
|        | 鉄道人身事故 | 2               | 0               | 1               |
|        | 鉄道物損事故 | 0               | 0               | 0               |
| 合 計    |        | 2               | 0               | 1               |
| インシデント |        | 0               | 0               | 1               |
| 輸送障害   |        | 4               | 4               | 2               |

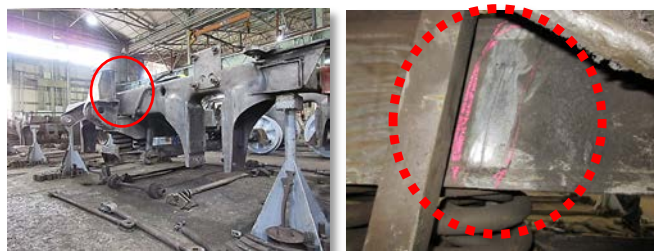
- ・2016年度の鉄道運転事故は、線路内立入りによる鉄道人身事故が1件発生しております。
  - ・2016年度の輸送障害は2件で、その内訳は、雪害によるものと列車が踏切道障害物検知装置の動作によりエアセクション内に停止し後続列車との併結運転となったことによるものです。
- ※輸送障害とは、鉄道による輸送に障害を及ぼす事態であって、鉄道運転事故以外のものをいいます。

### 5-2 インシデントと再発防止に向けた取組

2016年度は、1件のインシデント（鉄道運転事故に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）が発生しました。なお、再発防止に向けた対策は実施済みです。

#### ●発生状況と原因

2016年4月の重要部検査時、1207号車 No.1台車（有馬寄り台車）の上揺れマクラ（バネ付近）に亀裂（約250mm）を発見した。上揺れマクラ下板に存在していた孔状部を起点とした疲労亀裂である。なお、孔状部は製作当初からあったものと推測される。



#### ●再発防止対策

同構造の台車に対し、緊急一斉点検を実施するとともに、重要部検査、全般検査時に実施している台車の磁粉探傷検査における点検部位に、当該箇所を追加しました。





## ■安全意識の高揚施策の推進

輸送の安全の確保に係る行動規範の各項目を、一人ひとりが日々の実践目標として掲げ、安全意識の向上を図っています。



個人実践目標（例）



## ■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、アルコールチェッカーによる確認を行っています。



出勤点呼所で心身の状態を対面報告



アルコールチェッカーによる確認

## ■覚せい剤等薬物乱用の防止対策

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・懇談指導を通じて、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、非常に有益な「みんなのため」「自分のため」の報告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。



ヒヤリ・ハット掲示等を参照にした懇談指導

### ■ 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、担当部署に関わらず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。抽出した「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上程し、全体で共有することにより、事故の未然防止に努めています。



ヒヤリ・ハットおよびリスク情報募集箱

### ■ 安全パトロール

技術部現業各課において、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点検するため、技術部現業管理職が定期的に巡回を行っています。

### ■ 安全ニュースの定期発行

ヒューマンエラーは、事故を起こした者だけではなく、誰でも起こす人間の行動です。過去に起きた事故やヒヤリ・ハットの様々な教訓を風化させることなく、更なる安全輸送の確保に結び付けていくため、過去の事故事例を「安全ニュース」として各職場に提供しています。



しんちゃんの安全ニュース

## 6-2 教育・訓練

現業各部門において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。

### 6-2-1 人材育成・技術伝承

#### 【運輸部】

現場監督者の指導力、コミュニケーション力の向上を図るため、運転係の監督者は、毎月指導者会議を開催し、指導成果の報告や今後の指導方針について討議を行い、指導の進め方を確認しています。同業他社の監督者との交流も積極的に行い、自己研鑽に励み、監督者としての意識を高めるように努めています。

また、指導運転士の資質の確認と、その向上に取り組むとともに、経験浅薄な運転士に対しては、フォローアップ教育を定期的実施し、知識・技能のレベルアップを図っています。



同業他社の監督者との交流会



運転士集合教育

- お年寄りのお客さま、目の不自由なお客さまや車いすご利用のお客さまへの介助研修を実施しています。この研修を充実させていくことで、ホーム上での事故防止にもつなげていきます。



介助研修の様子

- 乗務員休憩所のパソコンに、運転士の相談窓口「今さら聞けないこんな話」を開設し、運転士が日常業務における様々な疑問・質問を自由に書き込み（または口頭で申告）、指導監督者が、その都度、パソコンに回答を入力します。その情報（疑問・回答）は、いつでも閲覧可能なため、運転士の不安の解消や業務知識の習得に役立っています。



「今さら聞けないこんな話」の活用



## 【技術部】

各課における年間教育計画に基づき、各種訓練や階層に応じた教育を実施し、現業係員の資質向上に努めています。また、知識の保有、技術力とコミュニケーション力の向上を図るため、同業他社との技術研究会や、各職場の第一線で働く現業係員による技術競技会等を定期的で開催し人材育成に努めています。

### ●軌道関係



経験浅薄者のためのモーターカー脱線復旧および軌道付き固め教育

### ●電気関係



電路班 柱上変圧器吊替・架線の吊替の習熟教育



通信・信号班 踏切リレーボックス内の配線・転てつ器の習熟教育

### ●車両関係



経験浅薄者教育



### ●技術研究発表会（施設課・電気課・車両課）や技術審査会の開催

技術部各課では、調査・研究の成果発表や技術習得と技術水準の向上を図るための発表会、さらに車両課では、「車両検査業務の本質的な理解」と「自らの技量の客観的な把握」により、検査技術の向上を目指した審査会を定期的を開催しています。



## 6-2-2 ヒューマンエラーの防止

### ■小集団活動を通じて良好なコミュニケーションの構築

相互信頼のもと、仕事上のアドバイスのほか、プライベート面での相談等も行える職場環境の醸成に努めています。また、小集団活動を通じて目標を達成することで、現業係員一人ひとりのモチベーションを向上させ、ヒューマンエラーの防止につなげています。



乗務員休憩所での懇談指導

## 6-3 合同訓練

各部門の連携した対応が求められる大規模災害や事故を想定して、年間計画に基づき、以下のとおり合同訓練を実施しました。

### ■合同訓練（2016年度第1回）

#### 『自然災害（集中豪雨による法面崩壊）により起こった列車脱線事故の復旧訓練』

- ・日 時：2016年11月7日（月）（於 見津車庫）
- ・想 定：
  - ①局地的な豪雨により、有馬線花山駅—大池駅間の上り線側の法面が幅5m、高さ10mにわたり崩落、土砂および樹木が上り線軌道内に流れ込み、上り線軌道を支障した。
  - ②上り12004列車(3両編成)は大池駅を定時に出発、下り50%勾配区間に進入し、制限速度に注意しながら抑速2ノッチを投入し、速度40km/hに調整しながら同区間を進行中、上り線側の左側法面から樹木と土砂が崩落してくるのを発見、直ちに非常制動の処置をとったが、倒木・土砂が上り線軌道内に流れ込んできたため、樹木・土砂に先頭車より2両目が乗り上げ、下り線側に脱線し、数名の負傷者を出す事故となった。

●情報伝達



●お客さまの避難誘導

- 1) 当該列車の運転士と運転指令者間での正確・迅速な情報伝達
- 2) 負傷者の有無の確認
- 3) 車両に搭載の避難梯子を使用したお客さまの避難誘導



運転士による事故現場確認



運転指令所(訓練仮設)

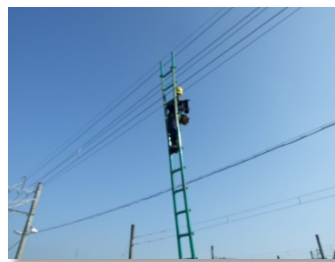


お客様の救出避難誘導

●車両脱線の復旧



●架線断線および電気施設損傷の復旧



## ●路盤および軌道の復旧

- 1) 土砂・倒木の撤去
- 2) 土嚢作り・法面補強
- 3) 路盤流出と脱線による軌道損傷の復旧



## ■合同訓練（2016年度第2回）『列車運転休止時の代行バス輸送』

神鉄バスと合同で、代行バス輸送時の走行経路に沿ってバスを走行させ、停留所設置箇所の確認とお客さまへ案内対応の訓練を実施しました。

- ・日時：2017年2月9日（木）（於 粟生線西鈴蘭台駅～粟生駅間）

## ■運輸部（運輸課）と技術部（車両課）との合同訓練

列車がエアセクション区間に停止した場合の取扱いについて、訓練を実施しました。

- ・日時：2016年7月25日（月）～28日（木）（於 見津車庫）



エアセクション内での実設訓練



## ■外部講師による安全講演会等の開催

●鉄道総合技術研究所・鉄道技術推進センターから専門講師を招き、「事故分析手法」に関する講演会を開催しました。

- ・日 時：2016年7月27日（金）および12月9日（金）
- ・場 所：谷上SHビル会議室
- ・講 師：鉄道総合技術研究所  
鉄道技術推進センター上席主査



●神戸地方気象台から予報官を招き、「最近の気象状況と防災気象情報の活用」に関する安全講演会を開催しました。

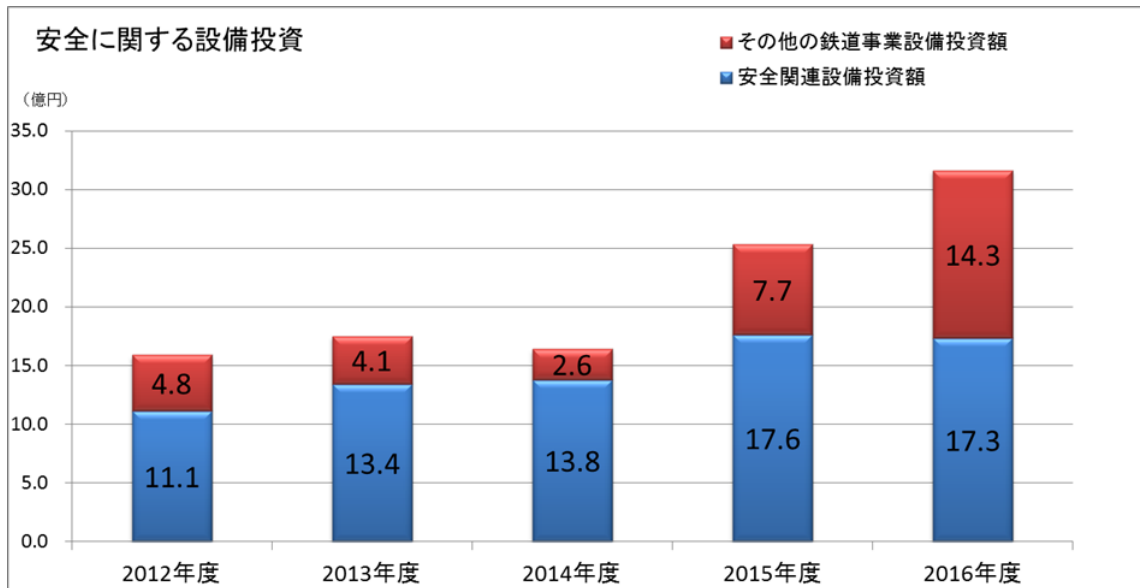
- ・日 時：2016年11月25日（金）
- ・場 所：谷上SHビル会議室
- ・講 師：神戸地方気象台 予報官





## 6-4 安全に関する設備投資

過去5年間の安全に関する設備投資の実績は次のとおりです。



### 線路・構造物関係

#### ●軌道の強化

PCまくらぎ化や合成まくらぎ化とともに、道床の更新等も推進しています。



丸山-長田駅間 PCまくらぎ化



鈴蘭台-北鈴蘭台駅間 道床更新



箕谷駅 道床更新およびPCまくらぎ化



鈴蘭台駅 分岐器合成まくらぎ化



谷上駅 分岐器合成まくらぎ化



三木-大村駅間 中谷第1踏切道改良

### ●法面・橋梁の補強

近年、多発する集中豪雨に備えて、法面や橋梁の補強を推進しています。



唐櫃台-有馬口駅間 第2下川橋梁補強



藍那-木津駅間 藍那第2橋梁護岸補強



神鉄道場-横山駅間 法面補強



大村-樫山駅間 法面補強

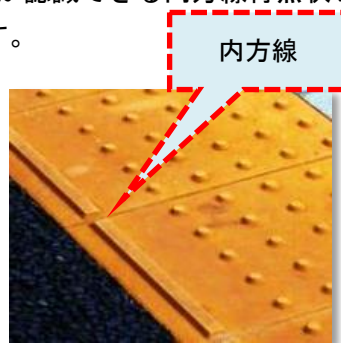
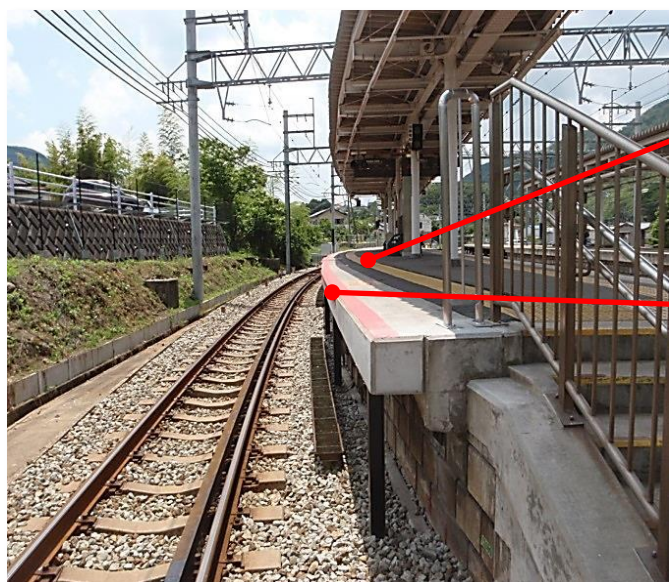


市場-小野駅間 法面補強



●ホームの改良

ホーム上の保安度向上を図るため、列車との間隙の解消およびホーム嵩上げ等のホーム改良を実施しました。また、ホーム改良に際しては、目の不自由なお客さまのホームからの転落を防止するため、利用者数 1 万人以上の駅を対象に、ホーム内側が認識できる内方線付点状ブロックの整備を順次進めており、平成 30 年度に完了する予定です。



内方線付点状ブロック



楯状ゴム (有馬口駅 4 番線)

電気関係

●支持物の建替

道場南口～神鉄道場駅間（三田線）において、支持物を木柱からコンクリート柱に更新しました。



道場南口-神鉄道場駅間 支持物建替

●踏切非常通報押ボタンの設置

今草辻踏切道（山の街～箕谷駅間）、ふけ踏切道（谷上～花山駅間）、唐櫃台踏切道（唐櫃台～有馬口駅間）の 3 踏切道に、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は、同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ことができる装置です。



今草辻踏切道 (山の街～箕谷駅間)



ふけ踏切道 (谷上～花山駅間)



唐櫃台踏切道 (唐櫃台～有馬口駅間)

## ●横山駅CTCシステムの更新



旧CTCシステム



新CTCシステム

## 車両関係

### ●車両の新造

2編成目となる新型車両 6500系(3両編成)の営業運転を開始しました。6500系は、運転保安度の一層の向上および消費電力を大幅に低減する省エネ性能を備え、「人と環境にやさしく安全・快適な車両」としてご好評を得ています。



6500系新型車両

### ●車両機器の更新

1000系および5000系車両のSIV装置の更新など主要装置の電子部品を更新し信頼性の向上を図っています。



1000系SIV部品の更新



5000系SIV部品の更新



## 7. お客さま・沿線にお住いの皆さまへのご協力をお願い

当社からお客さま・沿線にお住いの皆さまへご協力をお願いしています。

### ■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。ホームではできる限りホーム端から離れたところを歩行するようお願いいたします。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。

### ■歩きスマホは危険です

スマートフォンや携帯電話を操作しながらホーム上を歩くことは、他のお客さまとの接触や転倒をひき起こす要因となり、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、目の不自由なお客さま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お願いします。



### ■駆け込み乗車は危険です

駆け込み乗車は危険です。  
余裕をもってご乗車ください。



■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された場合には、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。ホーム上の表示灯の点灯と警報音の鳴動で、駅係員および駅に接近してくる列車の運転士に異常・危険を知らせることができます。



ホーム非常通報ボタン

■線路内へは絶対に入らないでください

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。

線路内は大変危険です。線路内へは絶対に立ち入らないでください。



駅ホーム柵

■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、各車両に設置されている非常通報装置で運転士にお知らせください。



車両の非常通報装置

■踏切非常通報押ボタン設置の踏切道では、異常を発見した時には同ボタンを押してください

踏切道内で自動車のエンスト・脱輪や踏切道通行者の立往生等の異常があった時には、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道内の異常や危険を知らせることができます。



踏切非常通報押ボタン

■ 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して横断してください

すぐ前方に主要幹線道路のある踏切道を車で通行するときは、道路の渋滞等により踏切道の前方に十分な停車スペースがない場合があります。踏切道の手前で一時停止し、前方の安全を確認してから横断してください。



■ 警報機が鳴り始めたら無理な横断はしないでください

警報機が鳴り始めたら、踏切道内には立ち入らないでください。また、遮断桿の降下中の自動車等での無理な横断や降下した遮断桿のくぐり抜けは、電車がすぐ近くまで来ており大変危険です。事故防止のため絶対に無理な横断はしないでください。



全方位式踏切閃光灯