2021
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

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　地震への対応
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
・・・・・・・・・・・・・・19～20

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、大正 15 年（1926 年）に神戸有馬電気鉄道株式会社として設立し、昭和３年（1928 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月豪雨による被災など、これまで幾多の出来事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御礼申し上げます。

また、昨年来より新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、社会生活に多大な影響を受けている中、公共交通機関の使命として安全で安定した輸送サービスを提供するとともに、安心してお客さまにご利用いただけるよう、車内換気をはじめ車両や駅施設において、抗菌・抗ウイルス加工を行うなど、様々な感染防止対策を講じているところであります。今後も従業員一丸となって感染拡大防止に全力で取り組んでまいりますので、重ねてご理解とご協力のほど、よろしくお願い申し上げます。

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」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」を定めて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。

２０２０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を鑑み、法面やトンネルの防災工事および橋梁補強などの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の建替、踏切非常通報押ボタンの設置や車両電子機器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、列車脱線事故を想定した復旧訓練のほか、異常時対応訓練を各部門でそれぞれ実施し、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努めております。

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）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ります。沿線観光地の魅力向上や活性化を進めていく上でも、お客さまが『安全・安心・快適』にご利用いただけるよう安全管理体制をさらに充実させてまいります。また、アフターコロナを見据え、沿線を魅力ある街として将来に引き継いでいくため、地域の皆さまや自治体等と共に、より良い沿線の実現を目指してまいります。

本報告書は、鉄道事業法第 19 条の４に基づき、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くださいますよう、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

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」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”

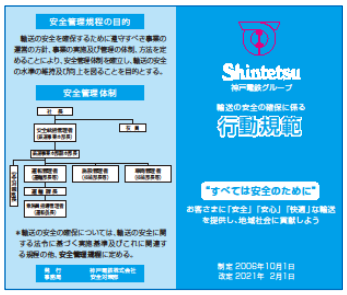
お客さまに「安全」「安心」「快適」な輸送を提供し、地域社会に貢献しよう

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。

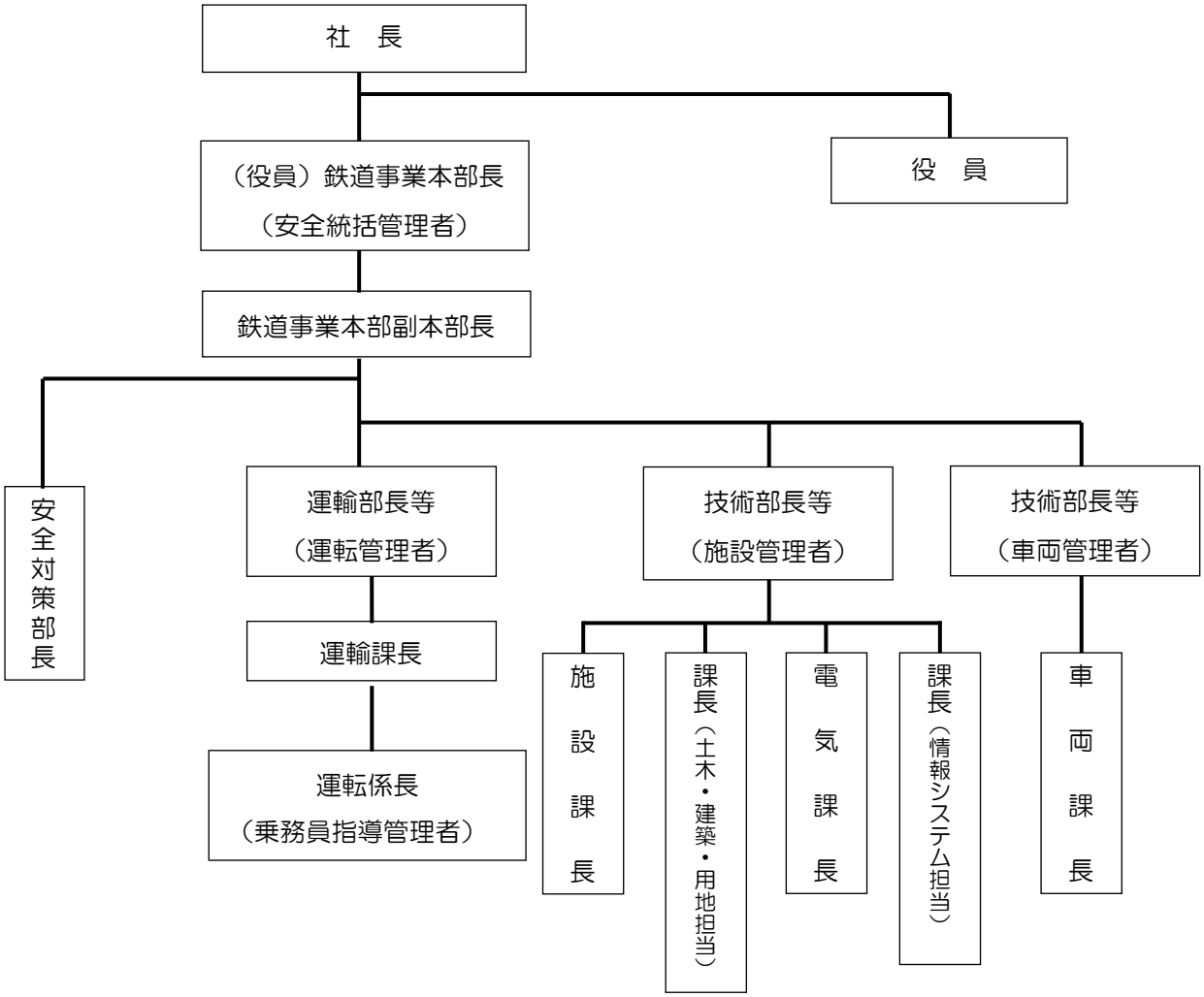
継続的な改善・変革

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。

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

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。

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。

2020 年度の「ヒヤリ・ハット情報」は 113 件で、これら情報を職場に開示し、危険予知情報の共有・浸透を図っています。

2016～2020 年度のヒヤリ・ハット報告件数

■　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」を各現業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

運転指令所

北神線・運転指令所

谷上駅・駅務室

バリアフリー化工事（花山）

法面防災工事（有馬口～有馬温泉）

【主な取組状況】

通年	・輸送安全対策会議（毎月） ・安全対策会議（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（４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	・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・12月	・運転保安監査（運転・車両・施設・電気部門）
12月	・合同訓練（踏切障害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）
１月・２月	・内部監査（現業各部門・経営管理部門）
３月	・本部合同訓練（代行バス輸送訓練・オンライン方式）
３月	・マネジメントレビュー（現業各部門・経営管理部門）

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】

〇経営管理部門　社長、安全統括管理者

〇現業管理部門　運転管理者、乗務員指導管理者、施設管理者、車両管理者

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

車両管理者へのインタビュー

施設管理者へのインタビュー

【監査項目と評価】

経営管理部門及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、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。

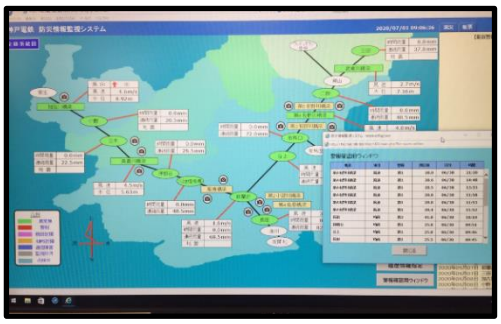
4-3-1　暴風雨等への対応

■　防災情報監視システム

沿線各所の気象観測データを集中監視するシステムで、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即時に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を行い、危険な状況の早期発見と対応に努めています。

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

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）

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

4-3-2　地震時への対応

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

緊急地震速報システムの表示画面

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「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ております。

○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
- 駅改札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、エスカレーターの手すりの抗菌・抗ウイルス加工の実施
- 列車の窓開けによる車内の換気

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～2020 年度の過去３年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
運転事故	列車衝突	0	0	0
	列車脱線	0	0	0
	列車火災	0	0	0
	踏切障害	0	2	0
	道路障害	0	0	0
	鉄道人身傷害	0	0	0
	鉄道物損	0	0	0
	計	0	2	0
インシデント		0	0	0
輸送障害		10	8	3

▶ 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。

2020 年度は、鉄道運転事故はございませんでした。

▶ 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。

2020 年度は、インシデントの発生はございませんでした。

▶ 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。

2020 年度の輸送障害は、３件発生しました。そのうち、自然災害に関するものが２件、線路内支障（線路に並行した道路での交通事故により事故車両が線路法面に進入したもの）１件が発生しました。

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に実施し、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）

■　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。

各種掲示等を使った懇談指導

■　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。

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

技術部各課現業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を点検する現場巡回では、若手係員を監督職に帯同させ、見る立場から現場を経験することで理解度を深めていくという方法を定期的に行い、個々の安全意識の高揚に努めています。

■　安全ニュースの発行

しんちゃん安全ニュース

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、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。

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論議し、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、同業他社を交えた技術研究発表会や技術競技会等を定期的に開催し、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

MC緊急ブレーキ操作訓練

請負工事立会者の講習

転てつ機手回し訓練

電気関係

レール継目の接続訓練

信号機復旧訓練

防災ネットワーク復旧訓練

車両関係

経験浅薄者教育

班別教育

脱線復旧訓練

● 技術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、同業他社との合同技術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訓練を実施しました。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に開催しています。

技術研究発表会（土木）

事故対応訓練

技術研究発表会（車両課）

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した良好な職場環境づくりと安全意識高揚施策

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・懇談を実施しました。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、安全意識の高揚を図りました。

運転士集合教育

（グループディスカッション）

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。

■　踏切事故による列車脱線事故訓練　（運輸課・車両課合同訓練）

1. 実施日時　2020 年 12 月 16 日(水)
2. 実施場所　見津信号場構内
3. 訓練内容

　木幡駅を定刻に発車し惰行運転中、大苗代踏切道の西側から降下している遮断桿を突破し進入する軽自動車を発見、直ちに気笛吹鳴とともに非常ブレーキの措置を採るも及ばず、軽自動車と列車の側面が接触し、同踏切道を約 80M 過走して停止した。列車は、自力運転不能、救援列車を要請し、併結・推進運転にて鈴蘭台駅への収容を計画。

○ 訓練課題

- 確認会話の実践による確実な情報収集および伝達
- 避難梯子・ロングシートを使用しての乗客の避難誘導
- 救援列車の運転と併結作業および推進運転の再習熟

状況確認

被害状況の確認と情報収集訓練

避難誘導

非常用避難梯子を使用したお客さまの避難誘導訓練

救援列車

救援列車の運転と併結作業および推進運転の再習熟訓練

■　列車運転休止時の代行バス輸送訓練（オンライン方式）

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、バス添乗係員の告知用語など旅客案内方の訓練を実施していますが、今般の新型コロナウイルス感染拡大防止の観点から、オンライン方式による代行バス訓練を実施いたしました。

・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
・代行バス位置情報システムの使用方法の確認
　３月１７日（水）〈走行区間：粟生線　木津駅～三木駅間〉
　３月１８日（木）〈走行区間：有馬線　鈴蘭台駅～有馬口駅間〉

■　そのほかの訓練

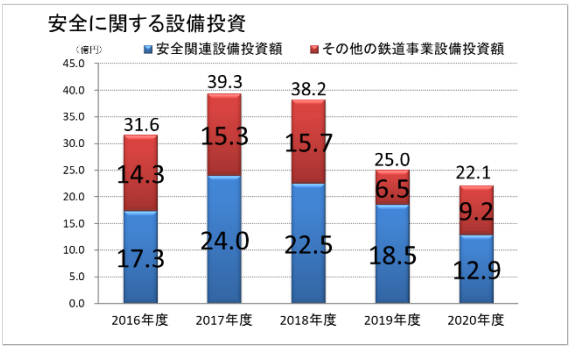
・触車事故防止等に関する実地講習
　普段の業務で線路内立ち入りの頻度が少ない運輸部係員および技術部車両課係員を対象として、技術部監督職を講師として線路内を歩行する際の注意点と作業責任者や列車監視員の役割を再確認するなど触車事故の防止等を図る実地講習会を開催しました。

訓練状況

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強化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。

箕谷～谷上間
軌道改良工事

三木上の丸～三木間
PC まくらぎ化工事

法面補強（鵜越～鈴蘭台間）

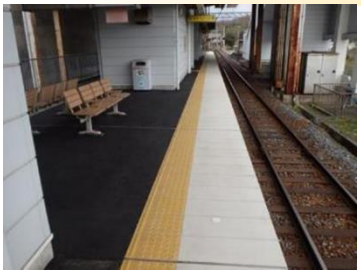
橋梁補強（有馬口～五社間）

●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

頭端部ホーム柵の整備
（粟生駅）

ホームと車両の段差解消状況


ホーム嵩上げと内方線の整備
（神鉄道場駅）

ホーム嵩上げと内方線の整備
（横山駅）

　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。また、終端駅での頭端部ホーム柵の整備は完了しています。

●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。2020 年度は大池駅下り改札口を新設整備しました。これにより渡線道が廃止されました。

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。2020 年度は有馬線、三田線で２区間６基を更新しました。

有馬口～有馬温泉間

道場南口～神鉄道場間

●変電所シリコン整流器等の更新
　岡場変電所の１号シリコン整流器を更新しました。

●踏切非常通報押ボタンの設置
　長田第２踏切道（長田～丸山間）、鵜越踏切道（丸山～鵜越間）、北万覚第１踏切道（木幡～栄間）、大島踏切道（小野～葉多間）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

長田第２踏切道

車　両

●列車無線システムの更新
　電波法の規制強化（無線機器から発射される不要な電波の低減）への対応と難聴地域の解消のため、列車無線システムを更新しています。
　2020 年度は移動局 19 編成（38 局）を更新しました。

●戸閉センサの更新

●主制御器電源装置の更新
　２０００形車両の SIV 装置を更新し、信頼性向上を図っています。

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、または国と連携しポスター等を掲出して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。また、車内での音楽や動画再生音量にご配慮ください。

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。

スマートフォン等での音楽や動画を再生される場合は、周囲のお客さまに迷惑とならないよう音量にはご配慮をいただきますようご協力をお願いします。

■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。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。

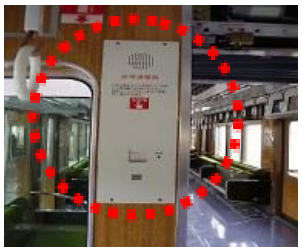
■非常通報ボタンの設置駅では、異常時には同ボタンを押してください

各種の非常通報ボタン

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、各車両に設置され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設置の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。

■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、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横断してください。遮断桿降下中や降下した遮断桿のくぐり抜けなど無理な横断は絶対にしないでください。

■踏切事故防止キャンペーン

踏切事故は、車や通行者の直前横断・無謀通行に起因するものが多いため、事故を防ぐには踏切をご利用される皆さまのご協力も欠かせません。

「踏切事故防止キャンペーン」を実施し、踏切に関するルール・マナーと安全通行のご協力を呼びかけています。

踏切事故防止キャンペーン