

# 安全報告書 2020

## 1. はじめに

当社は、1968年4月に神戸市内の交通の利便性向上、並びに京阪神と播州地区および西北神地区との鉄道ネットワークの形成を目的として地方鉄道法に基づいて営業を開始し、その後の鉄道事業法の施行により、1988年4月1日から保有する鉄道施設の保守管理を行いながら、第二種鉄道事業者から運行管理業務と、駅業務を受託する第三種鉄道事業者となりました。その後2010年10月からは、鉄道施設の保有に特化した純粋な第三種鉄道事業者として再スタートいたしております。

当社の有責鉄道運転事故は開業以来52年間皆無であり、今後もこの輝かしい歴史を継続すべく第二種鉄道事業者の阪神電気鉄道株式会社・阪急電鉄株式会社・神戸電鉄株式会社と連携を図りながら、第三種鉄道事業者として、輸送の安全確保に万全を期して事業の運営を行ってまいります。

2020年9月

神戸高速鉄道株式会社  
取締役社長 久須 勇介

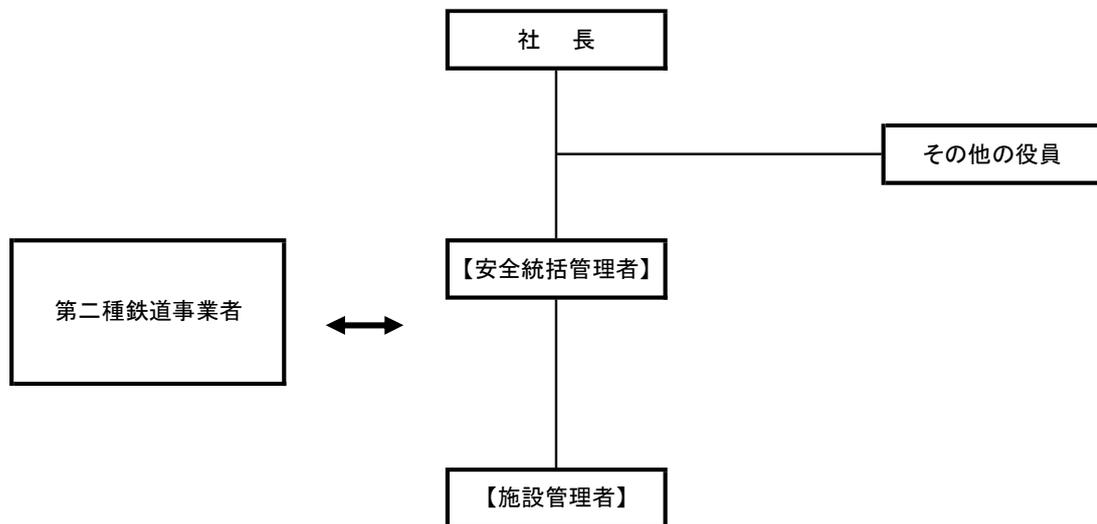
## 2. 安全に関する基本方針

当社は、安全第一の意識をもって輸送の安全を確保するための基本的な方針を、次のとおり定めています。

- (1) 一致協力して輸送の安全の確保に努め、その使命の達成を図ります。
- (2) 輸送の安全に関する法令及び関連する規程をよく理解するとともにこれを遵守し、厳正、忠実に職務を遂行します。
- (3) 適切な安全管理体制を維持するために、常に問題意識を持ち、継続的に改善を図ります。
- (4) 職務の実施に当たり、推測に頼らず確認の励行に努め、疑義のある時は最も安全と思われる取扱いをします。
- (5) 事故・災害等が発生したときは、人命救助を最優先に行動し、的確、迅速な応急処置をとります。

### 3. 安全管理体制と方法

#### (1) 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う。

安全統括管理者：輸送の安全の確保に関する業務を統括する。

施 設 管 理 者：安全統括管理者の指揮の下、施設に関する事項を統括する。

総務企画部長：輸送の安全確保に必要な体制を整え、円滑に運営するものとする。

#### (2) 安全管理方法

当社は神戸高速線の鉄道施設の保有主体であります。第二種鉄道事業者である阪神電気鉄道・阪急電鉄・神戸電鉄と締結した神戸高速線の線路使用協定書等に基づき、鉄道施設の新設又は改良等の保守管理に当たっては第二種鉄道事業者が行っており、当社は輸送の安全確保に支障が生じないように必要に応じて指示を行うこととなっています。

昨年度の日常を含めた保守管理の実施状況等につきましては、年2回（2019年10月及び11月と2020年4月に）各社から報告を受け、安全性を確認しております。

また、当社では、毎月1回開催する経営会議での検討を内部監査に代わるリスク軽減方策として位置づけ、経営会議において輸送の安全を確保するための仕組みについて評価・検証し、継続的な改善を行っています。

#### 4. 訓練・巡視等

2020年度は梅雨入りを間近に控えた5月に、第二種鉄道事業者が実施する高速線水防訓練での各駅出入口水防扉の立ち上げ作業・点検等に参加しました。

また、2019年12月から2020年1月に実施された「年末年始の輸送等に関する安全総点検」の期間前には、新開地駅・高速神戸駅間で終電後に行われた三社（阪神電気鉄道・阪急電鉄・山陽電鉄）合同推進運転に立ち会うなどし、第二種鉄道事業者とともに輸送の安全確保に向けての取組・確認に努めました。



三社合同推進運転訓練 2019年12月6日（新開地駅・高速神戸駅間にて）

#### 5. 安全に関する状況

2019年度には、電気事故が1件（相生橋変電所における供給支障事故）発生いたしました。

発生日時：2019年5月11日（土）21時10分頃

発生場所：相生橋変電所

概要：受電用機器が故障し、付近の駅や信号設備へ電気を供給している配電線が停電しました。これにより、約51分間（21時10分～22時01分）一部区間に運転見合わせが生じました。

・影響人員：約8,000人

・運休（部分運休）上り20本、下り20本

・遅延47本（3分以上）最大遅延約16分

対策：故障が発生した部分の電気回路を、当該機器を用いない構成に改修しました。

## **6. 今後の安全確保の方針**

列車の運行管理及び施設の保守管理については第二種鉄道事業者であります阪神電気鉄道・阪急電鉄・神戸電鉄が行っておりますが、当社におきましても開業以来の有責鉄道運転事故ゼロを継続すべく引き続き安全管理体制を維持し、第二種鉄道事業者や関係機関との連携を図りながら安全確保に努めてまいります。

以上