

安全報告書 2010



2010年8月

山陽電気鉄道株式会社

安全報告書 目次

1. 「安全報告書」の公表にあたって	1
2. 輸送の安全を確保するための基本的な方針	2
2.1. 安全に関する基本的な方針	
2.2. 安全目標	
3. 安全管理体制と方法	3
3.1. 安全管理体制	
3.2. 安全管理方法	
4. 事故等の状況	6
4.1. 鉄道運転事故	
4.2. 輸送障害	
4.3. インシデント	
4.4. 行政からの指導等	
5. 安全確保のための取り組み	10
5.1. 安全重点施策	
5.2. 教育訓練等	
5.3. ヒヤリ・ハット研究会	
5.4. 踏切での安全対策	
5.5. 駅での安全対策	
5.6. 列車運転における安全対策	
5.7. 防災対策	
5.8. 安全への投資	
6. お客さま、住民の皆さま、関係者さまとの連携	23

1. 「安全報告書」の公表にあたって

お客さま、地域の皆さまへ

いつも山陽電車をご利用いただき誠にありがとうございます。また、平素は当社の鉄道事業に対してご理解ご支援をいただき感謝申し上げます。

当社では、2006年10月に「安全管理規程」を制定、2008年7月に安全マネジメントを推進するために安全推進・企画部を新設し、輸送の安全に関する情報の共有化や事故防止対策に積極的に取り組んでおります。その結果、2009年度は運転事故、輸送障害共前年度に比べ減少となりました。

今後も、運転事故、輸送障害撲滅に向けて強化してきた安全管理体制を継続し、係員の教育・訓練を充実させてまいります。さらに安全関連設備への投資も計画的に進めており、中でも踏切道やホームでの安全対策設備の増強につきましては5ヶ年計画を定めて推進しているところであります。

当社は1910年に兵庫電気軌道として兵庫～須磨間の営業を開始して以来、お客さまや地域の皆さまからご愛顧いただき本年3月15日に開業100周年を迎えることができました。この節目の年に、改めて安全、安心で信頼できる鉄道をめざし、社員一丸となって積極的な取り組みを進める決意をしました。

本報告書は、鉄道事業法第19条の4に基づき、当社の安全の実態について皆さまにご理解いただくとともに、皆さまからの声を広くお伺いして、今後の安全輸送に役立てるために作成したものです。ぜひ、ご一読いただきますようお願いいたします。

山陽電気鉄道株式会社
取締役社長 上門 一裕



2. 輸送の安全を確保するための基本的な方針

2.1. 安全に関する基本的な方針

(基本方針)

社長及び取締役は、安全第一の意識をもって事業活動を行える体制の整備に努めるとともに、鉄道施設、車両及び社員を総合的に活用して輸送の安全を確保するための管理の方針その他事業活動に関する基本的な方針を次の行動規範に定めるものとする。

(行動規範)

- 1) 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。
- 2) 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、運転の取扱いに係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。
- 3) 自己の作業に関係のある列車の運行状況を知っていなければならない。又、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。
- 4) 職務の実施に当たり、必要な事項を確認し、憶測による取扱いをしてはならない。又、疑義のある時は最も安全と思われる取扱いをしなければならない。
- 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、速やかに安全適切な処置を取るとともに、関係先に報告しなければならない。
- 6) 職務の実施に当たっては、関係者との連絡を緊密にし、打ち合わせを正確に行い、互いに協力しなければならない。
- 7) 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。

2.2. 安全目標

現在、経営トップを含め全社一丸となった安全管理体制の強化を推進しており、次の事項を安全目標として取り組みを進めています。

(安全目標)

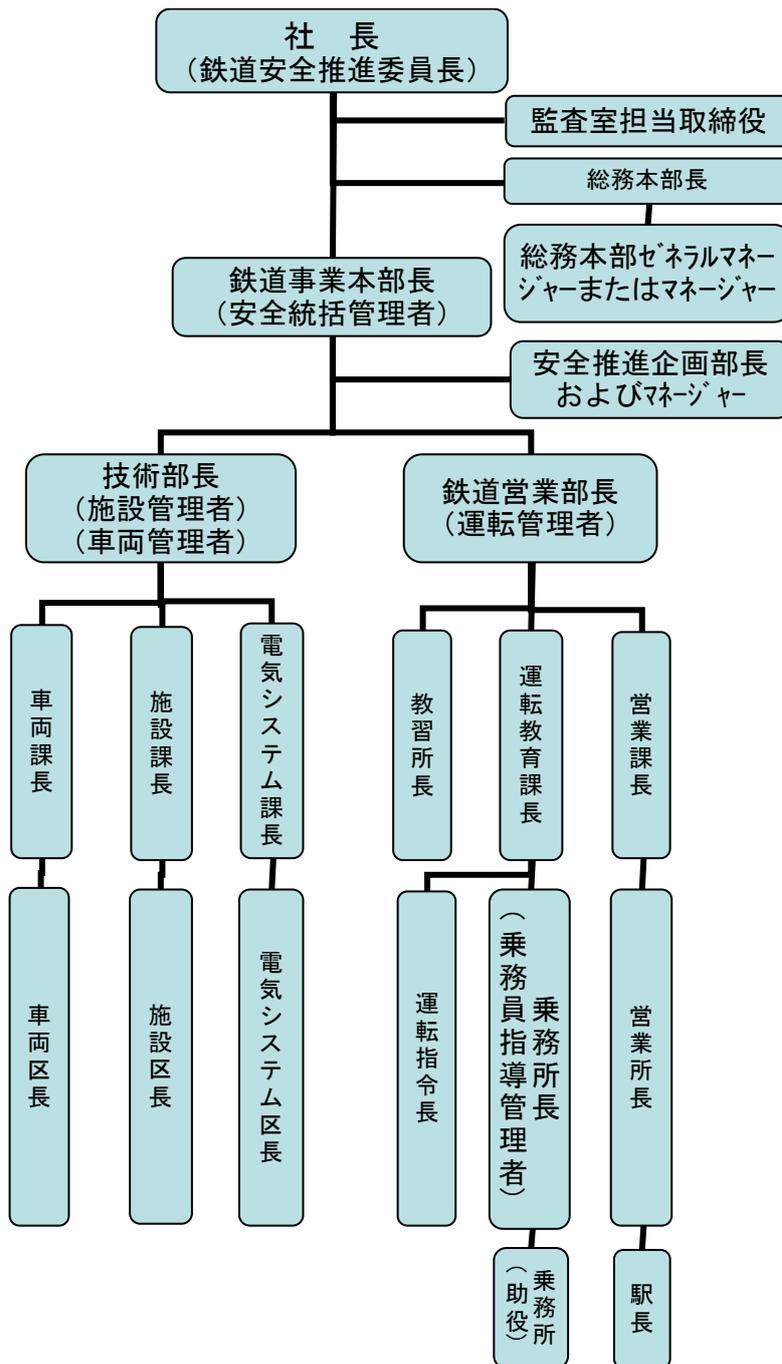
- 1) 「有責事故」および「インシデント」ゼロをめざします。
- 2) 事故に至らなかったヒヤリ・ハットや事故の芽と見られる事象が発生した場合は、全社的に情報を共有し、事故防止に向けて直ちに対策を講じていきます。

3. 安全管理体制と方法

3.1. 安全管理体制

社長をトップとする安全管理組織を構築しています。この組織の中で、安全統括管理者、運転管理者、乗務員指導管理者が、それぞれの責務を明確にした上で、安全確保のための役割を担っています。

1) 組織図



2) 各責任者の責務

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。
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する。
乗務員指導管理者	運転管理者の指揮の下、乗務員の資質の維持に関する事項を管理する。
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する。
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する。
総務本部ゼネラルマネージャー またはマネージャー	輸送の安全の確保に必要な設備投資、財務に関する事項及び輸送の安全の確保に必要な要員に関する事項を統括する。
監査室担当取締役	輸送業務の実施及び管理の方法について監査を行う。
安全推進・企画部長 およびマネージャー	安全統括管理者の指揮の下、各責任者と連携して鉄道事業全般に係わる安全管理を推進するとともに、業務上の改善、向上を図る。

3.2. 安全管理方法

輸送の安全を確保し向上を図るため当社で実施している安全推進管理方法の一部です。

1) 鉄道安全推進委員会

社長、取締役以下、各部門の責任者によって構成する鉄道安全推進委員会を毎月1回開催しています。

(実施事項)

- ・安全方針の策定
- ・安全管理体制の策定
- ・安全管理規程の策定
- ・安全報告書の公表
- ・安全に係る投資計画、財務・要員計画の策定
- ・安全重点施策の進捗確認
- ・安全管理の状況確認（社内監査に係る事項を含む）

- ・ 事故・災害及び安全対策等に係る情報の共有化
- ・ 事故・災害等の異常事態処理体制の整備

2) 鉄道事業本部安全推進委員会

鉄道事業本部長、安全推進・企画部長、鉄道営業部長、技術部長の他、鉄道事業本部の課長以上によって構成する鉄道事業本部安全推進委員会を毎週1回開催しています。

3) 鉄道営業部安全推進指導会議

鉄道営業部長、運転教育課長、営業課長をはじめ、鉄道営業部の管理職、監督職によって構成する鉄道営業部安全推進指導会議を毎月1回開催しています。

4) 技術部安全推進会議

技術部長、電気システム課長、施設課長、車両課長、電気システム区長、施設区長、車両区長、および技術部スタッフのリーダーによって構成する技術部安全推進会議を毎週1回開催しています。

5) 緊急事態の態勢

・ 緊急事態対策実施要綱

緊急事態が発生した場合の処置・連絡・調査・救急・復旧・輸送等の対策を定め、迅速かつ的確な処置をとることにより、その影響を最小限に止めることを目的とし、緊急事態対策実施要綱を制定しています。

緊急事態対策便覧を関係社員全員に配付し、緊急事態が発生した場合には、直ちに速報、非常呼集を行い、対策本部を設置し、復旧対策に当たります。

6) 現場巡視

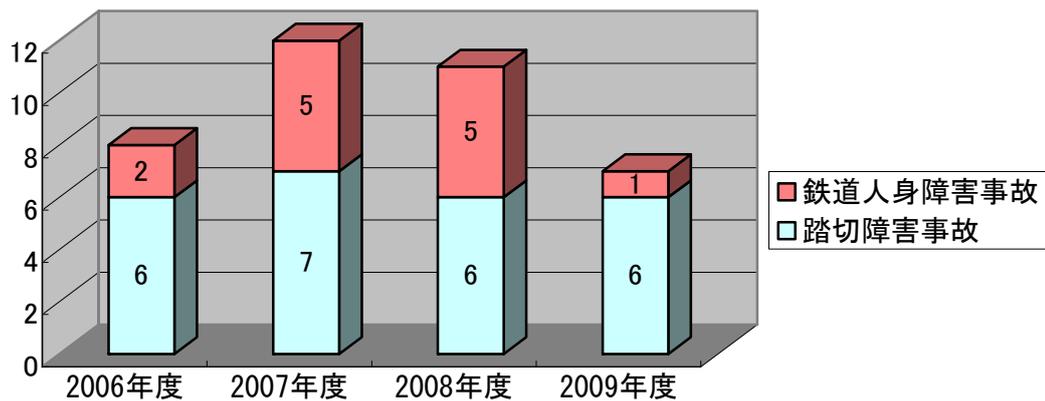
社長、安全統括管理者をはじめとする各管理者が定期的に現場を巡視し、安全管理状況の確認を行っています。大型連休や安全運転推進運動期間中、交通安全運動期間中、夏季繁忙期、年末・年始のほか適宜行います。

4. 事故等の状況

4.1. 鉄道運転事故

過去4年間に発生した鉄道運転事故件数の推移を以下に示します。

種別	2006年度	2007年度	2008年度	2009年度
列車衝突事故	0	0	0	0
列車脱線事故	0	0	0	0
列車火災事故	0	0	0	0
踏切障害事故	6	7	6	6
鉄道人身障害事故	2	5	5	1
鉄道物損事故	0	0	0	0
計	8	12	11	7

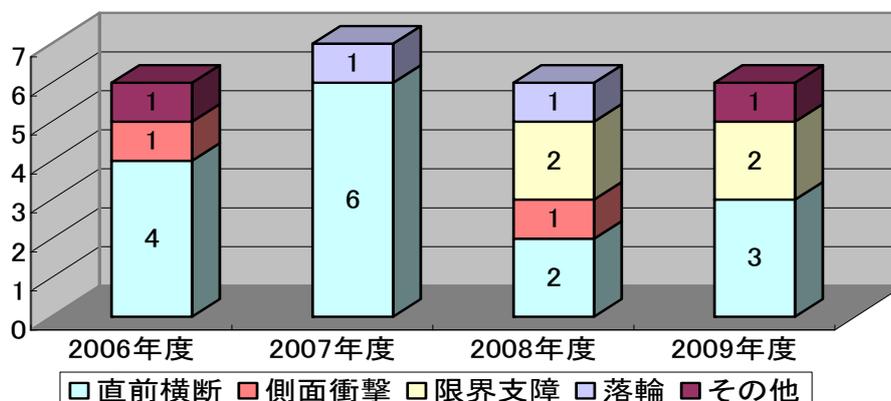


当社で発生した鉄道運転事故の種別は、踏切障害事故と鉄道人身障害事故となっています。

(鉄道運転事故の種別)

列車衝突事故	列車が他の列車又は車両と衝突し、又は接触した事故をいう。
列車脱線事故	列車が脱線した事故をいう。
列車火災事故	列車に火災が生じた事故をいう。
踏切障害事故	踏切道において、列車又は車両が道路を通行する人又は車両等と衝突し、又は接触した事故をいう。
鉄道人身障害事故	列車又は車両の運転により人の死傷を生じた事故をいう。
鉄道物損事故	列車又は車両の運転により5百万円以上の物損を生じた事故をいう。

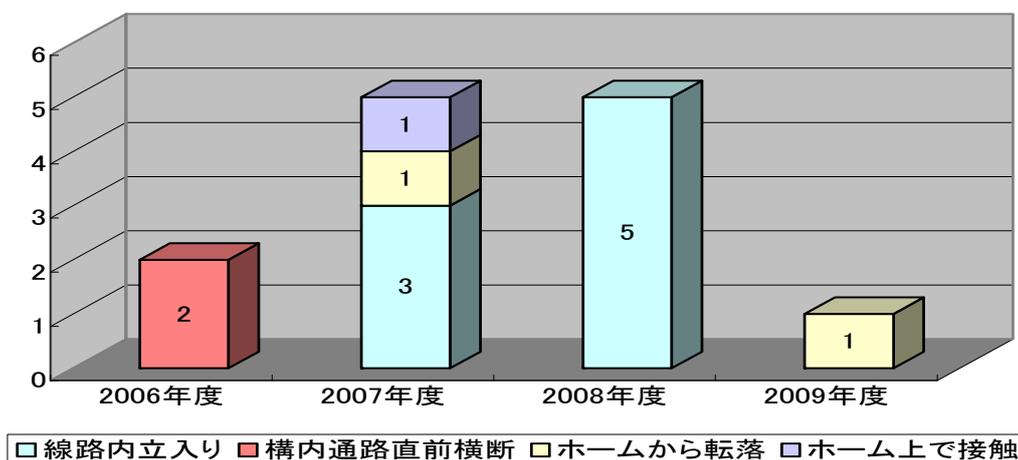
踏切障害事故の発生原因別件数は以下のとおりです。



側面衝撃とは、踏切を走行中の列車側面へ人又は車両が接触することをいいます。
 限界支障とは、停止していた自動車等の一部が踏切内に入っていたことによる事故をいいます。

踏切障害事故防止対策の一環として、キャンペーン等による啓発活動を継続して実施するとともに障害物検知装置や非常通報押しボタンなどの踏切支障報知装置の増設を安全重点施策として5ヶ年計画で取り組んでおります。これらの施策を積極的に推進し踏切事故防止に努めてまいります。

鉄道人身障害事故の発生原因別件数は以下のとおりです。



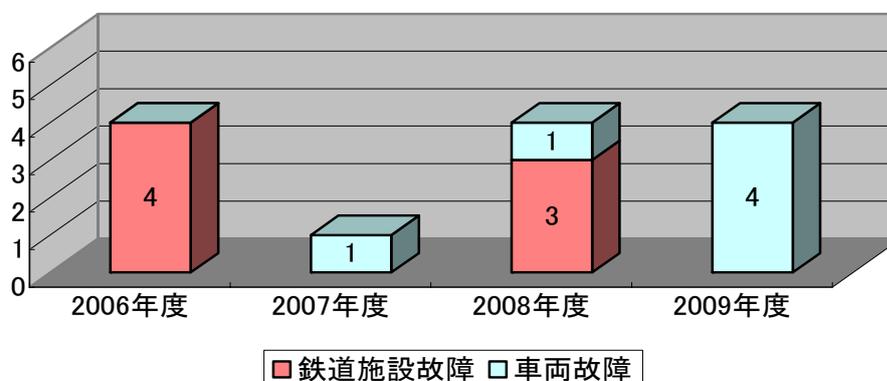
線路内への立入を防ぐために線路柵の設置を継続して進めるとともに沿線の学校を訪問して線路内に立ち入らないように指導していただく啓発活動を行っております。また、ホームから転落した場合に運転士に知らせるホーム非常通報装置の設置を安全重点施策として5ヶ年計画で取り組んでおります。

4.2. 輸送障害

輸送障害とは、鉄道による輸送に障害を生じた事態であって、鉄道運転事故以外のものをいいます。過去4年間に発生した輸送障害件数の推移を以下に示します。

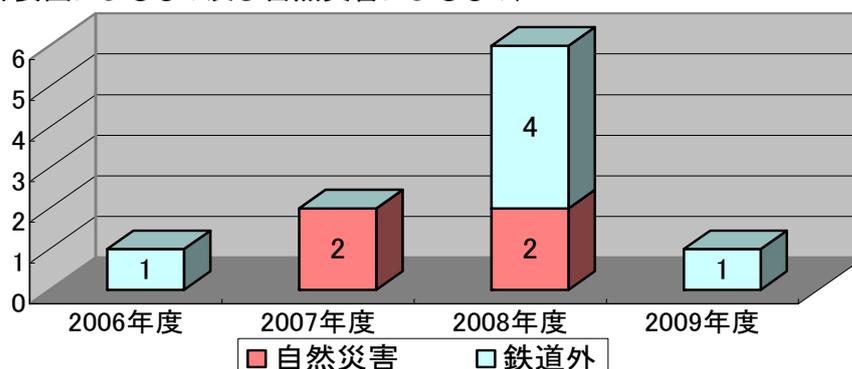
	2006年度	2007年度	2008年度	2009年度
輸送障害	5	3	10	5
鉄道内要因によるもの	4	1	4	4
鉄道外要因によるもの	1	0	4	1
自然災害によるもの	0	2	2	0

(鉄道内要因によるもの)



2009年度に発生した鉄道内要因によるものは全て車両故障によるものです。原因の分析を実施しその結果から部品の一斉取替えや取替周期の短縮などの対策を実施して故障の未然防止に努めてまいります。

(鉄道外要因によるもの及び自然災害によるもの)



鉄道外の要因とは、列車妨害、線路内支障、沿線火災などです。

2009年度に発生した鉄道外要因によるものは、2009年12月14日、離宮道踏切道を通行したトレーラーの油圧ジャッキが踏切ガードに接触して破損させたことにより約2時間に渡り上下線の運転を見合わせたものです。

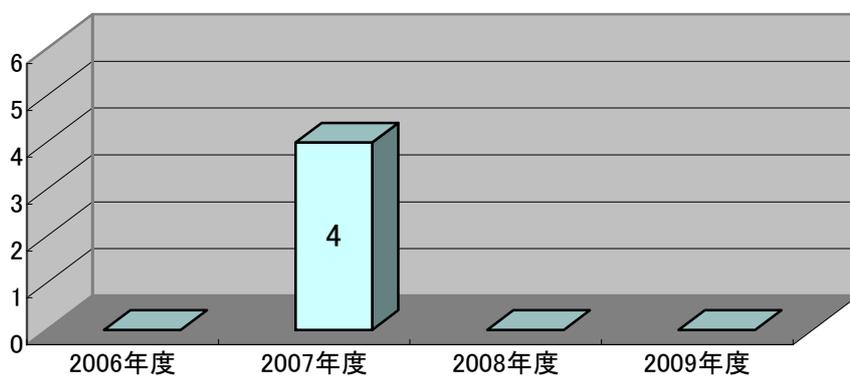
4.3. インシデント

インシデントとは、事故には至っていないが、運転事故が発生するおそれがあると認められる事態をいいます。

過去4年間に国土交通省へ報告したインシデント件数の推移を以下に示します。

2009年度はありませんでした。

	2006年度	2007年度	2008年度	2009年度
インシデント	0	4	0	0



4.4. 行政からの指導等

2009年度は行政からの指導等はありませんでした。

5. 安全確保のための取り組み

5.1. 安全重点施策

- 1) 2008 年度より強化してきた安全管理体制を継続し、引続き事故、インシデント等の再発防止対策を強化します。
- 2) 当社の運転事故および輸送障害の実態を分析した上で件数の削減を目指し、次の事故防止対策を最優先で実施します。
- 3) 他社の運転事故および輸送障害の事例や当社で発生したヒヤリ・ハット事例を分析した上で、次の事故防止対策を強化します。

(具体的な施策)

- 1) 全社的に強化した安全管理体制の継続
 - ・ 鉄道安全推進委員会等による情報共有、相互チェック
 - ・ 社長、役員、安全統括管理者他各管理者、管理職の巡視
 - ・ 全国交通安全運動等の各種運動実施による安全意識の高揚
- 2) 運転保安係員に対する教育・訓練の充実
 - ・ 少人数単位の対面指導教育
 - ・ 教育担当者の能力開発強化
 - ・ OJTによる技術継承の強化
(OJT: On the Job Training = 仕事を通して訓練をすること)
 - ・ 外部の研修、講習の参加増強及び情報共有の強化
 - ・ 様々な状況での事故、故障を想定した訓練の実施
- 3) 踏切での事故防止
 - ・ 支障報知装置の増備 (5 ヵ年計画)
 - ・ 拡幅整備、統廃合
 - ・ 通行規制強化
 - ・ 通行車両、通行人への安全啓発活動の継続
 - ・ 連続立体交差事業の推進
- 4) 経年施設および車両の修繕、更新
 - ・ 運行管理システム更新
 - ・ 連動装置 (転てつ機と信号機を連動させる装置) 更新
 - ・ 総合伝送路 (保安通信設備) 更新
 - ・ 軌道強化
 - ・ 電気設備強化
 - ・ 車両リフレッシュ

- 5) プラットホームでの事故防止
 - ・ 非常通報装置の増備
 - ・ 列車接近案内装置の増備
 - ・ 案内放送強化
 - ・ 乗降監視の改善
- 6) 列車運転中の事故防止
 - ・ 車上 A T S 装置更新
 - ・ 列車運転状況記録装置の設置
 - ・ A T S 機能改良

5.2. 教育訓練等

安全方針の策定・周知については、集合研修時や各職場安全会議において徹底を図っています。また、事故、災害及び安全対策等に係る報告と情報の共有化を進めるとともに、事故、災害等発生時の異常事態処理体制の整備及び係員の教育、訓練についても実施しました。

1) 運転士の養成

列車を安全に運行するために、お客さまの生命と財産を預かる立場として、運転士の使命は重大です。現在、当社では、全線で 52 編成の車両があり、138 名の運転士が活躍しています。お客さまからさらなる「安心」と「信頼」をいただくために、「安全輸送」を守る運転士の養成に全力で取り組んでいます。

・ 教習所

電車を運転するには、自動車と同様に「運転免許」が必要です。この免許の正式名称は「甲種動力車操縦者運転免許証」といい、国土交通省から交付を受けるものです。当社では、東二見の鉄道事業本部総合事務所内に国土交通省の指定を受けた動力車操縦者甲種養成所を有しており、これまで数多くの運転士を養成してきました。



出庫点検試験の様子

2) 教育

・ 日々の安全管理

日々の安全管理については、乗務開始前に必ず監督者による点呼で健康状態等の確認を行うとともに、乗務中は監督者が定期的に同乗し、基本動作が守られているか、指差、喚呼等の作業内容を確認して、安全運行を守るための作業の

遵守を徹底しています。

- ・ 定例教育

乗務員は毎月、駅係員は 2 ヶ月毎に運転保安に関わるテーマを決めて、少人数単位での対面指導教育を継続的に実施し、知識、技能の習得に努めています。

- ・ 集合教育

乗務員、駅係員を集めて異常時における対応などを教育する集合教育を毎年行っております。また、規程類の変更やダイヤ改正など大きな変更があった場合などは随時特別集合教育を行っております。

- ・ 習熟運転

初めて運転することになる車両については、事前に習熟のための運転を行っています。

3) 訓練

- ・ 事故復旧訓練

年に 1 回、東二見車庫内において、事故復旧訓練を実施しています。毎回関係部署より 100 名前後が参加して行われています。緊急事態が発生した場合などの処置、連絡、調査および救急、復旧等に伴う態勢と迅速正確な情報伝達を重点として、復旧作業に伴う各係員の対応、要領について円滑な列車運行と安全を維持し輸送の完遂を目的としています。

2009 年度は 11 月 30 日に事故復旧訓練を実施しました。



- ・ 地下駅自衛消防訓練

地下駅で火災が発生した場合を想定した訓練を西代駅は 2009 年 12 月 14 日、板宿駅は 12 月 17 日に行いました。仮眠室より発火したとの想定で、通報・連絡方、非難・誘導方、防災盤の活用、空気呼吸器の装着・使用方の訓練を行いました。板宿駅の訓練は隣接している神戸市営地下鉄板宿駅と合同で行いました。



- ・ 消火訓練および列車防護訓練

技術部の電気システム区と施設区が合同で消火訓練と列車防護訓練を 2009 年 11 月 10 日および 12 日に八木総合事務所および飾磨車庫内にて行いました。2 日間あわせて 69 名が参加しました。



4) 研修・講習

- ・ 外部の研修・講習

東京で開催された(社)日本鉄道運転協会主催の設備研修講座、運転理論講習会、運転法規研修講座、運転関係指導者講習会を延べ 12 名が受講しました。

- ・ 市民救命士講習

明石消防署の協力を得て定期的に救命講習を開催し、毎回 20 名程度が受講しています。AED（自動体外式除細動器）の取扱いも取り入れられ、本社および現業職場の 40%以上の社員が有資格者となっています。



5.3. ヒヤリ・ハット研究会

鉄道営業部安全推進指導会議で集約された事故の芽（ヒヤリ・ハット）情報を有効に活用するため、運転士や車掌の乗務員が主体となった自主的な取り組みとしてヒヤリ・ハット研究会を開催し、よせられた情報の中からテーマを決めて討議しております。検討結果についてはカベ新聞などにより乗務員に周知し安全意識の向上を図っております。



5.4. 踏切での安全対策

現在、本線および網干線あわせて 177 箇所の踏切があります。

鉄道運転事故の半数以上が踏切で発生しており、踏切での安全対策を急いでいます。

1) 踏切の統廃合

地方自治体等関係先の協力を得て、近接する複数の踏切を統合することで、踏切の削減を進めています。

2) 立体交差化

・これまでの立体交差化

工事名 駅間	形態	事業主体	延長 (m)	竣工	廃止 踏切数
姫路駅付近高架化 手柄～姫路	高架化	姫路市	325	1954. 12. 7	3
垂水駅付近高架化 東垂水～霞ヶ丘	高架化	神戸市	1,026	1968. 3. 30	3
飾磨・西飾磨間立体交差化 飾磨～西飾磨	高架化	姫路市	1,141	1977. 3. 31	6
西飾磨付近立体交差化 飾磨～夢前川	高架化	兵庫県 姫路市	1,772	1989. 3. 31	6
明石市内連続立体交差化 大蔵谷～西新町	高架化	兵庫県 明石市	1,959	1995. 3. 31	9
板宿付近連続立体交差化 西代～東須磨	地下化	神戸市	2,088	1998. 3. 31	11

・明石駅付近連続立体交差事業（第2期事業）

現在、明石駅西方の明石川から林崎松江海岸駅にかけての約 1.9km を高架化する連続立体交差事業の工事を進めています。これにより9箇所の踏切を廃止する予定です。2007年度に着工し、2009年度は主に西新町駅仮駅舎の工事と明石川橋台、明石川から林崎松江海岸駅間の仮線路の工事を行いました。



仮線路敷と在来線

3) 通行規制

踏切の幅員や周辺状況を考慮し、警察や自治体等関係先と協議して、自動車全面通行禁止、二輪車・農耕用車両以外の自動車通行禁止、大型車通行禁止等の交通規制を行い、踏切事故防止に努めています。

4) 注意喚起

注意喚起や視認性向上のため踏切注意看板や遮断桿警告標、反射板等を設置して踏切事故の防止を図っています。また、一部の踏切で視認性を高めるため全方向踏切警報灯の使用を始めました。



踏切注意看板



全方向踏切警報灯

5) 踏切支障報知装置

落輪や故障、停滞等の理由により踏切内で線路を支障している自動車など、踏切内に障害物があった場合、特殊信号発光機が発光し乗務員に知らせる装置を踏切支障報知装置といいます。

・障害物検知装置

踏切支障報知装置のうち、障害物を光線により自動的に検知する装置を障害物検知装置といい、障害物を検知すると自動的に踏切支障を知らせます。現在94の踏切に設置されています。今年度は11箇所の踏切に設置の予定です。



障害物検知装置



特殊信号発光機

- ・非常通報押ボタン
 手動により踏切の支障を知らせるために、非常通報押ボタンを設置しています。現在 29 箇所の踏切に設置されています。今年度は新たに 31 箇所に設置する予定です。



非常通報押ボタン

5.5. 駅での安全対策

1) ホーム列車接近案内

- ・列車接近案内表示
 列車の接近を表示によって知らせるもので、現在 13 駅に設置しています。今年度は滝の茶屋駅、播磨町駅、高砂駅に設置する予定です。



列車接近案内表示

・ 列車接近案内放送

列車の接近を音声により知らせるもので、現在 28 駅に設置しています。今年度は播磨町駅に設置する予定です。

2) 車両連結部の転落防止用外幌

列車の停車中に、ホームから車両連結部への転落を防ぐための幌を設置しています。現在 52 編成の車両のうち 28 編成への設置が完了しています。今年度は 4 編成に設置します。



転落防止用外幌

3) ホーム非常通報装置

列車の到着および出発時に、ホームにおいて不測の事態が発生した場合、列車の乗務員に異常を知らせる押しボタンを設置しています。現在 9 駅に設置しています。今年度は 10 駅に設置する予定です。今後も順次設置を進めていきます。



非常通報押ボタン



非常通報表示灯

4) ホーム下待避スペースおよびホームステップ待避

万が一、ホームからお客さまが転落した場合に、ホーム下に待避スペースがあります。また、スペースの確保できない箇所には、ホームに昇るためのステップを設けています。



待避スペース



ホームステップ

5) 車掌用監視モニター

曲線部のホームでお客さまの乗降の様子を確認するために、車掌用の監視モニターを設置しています。現在 21 駅に設置しています。



車掌監視用モニター

6) ホームからの転落防止対策

ホーム上でお客さまをホームの縁から中央部に誘導するための表示を 8 駅に設置しています。



誘導表示

5.6. 列車運転における安全対策

1) A T S（自動列車停止装置）

列車の衝突事故を防ぐために設けられている装置で、列車が信号機に応じた速度を超過した場合は自動的にブレーキが作動します。当社のA T Sは連続制御方式を採用しており、レールに制限速度に応じた信号電流を常時流し、それを車上側で常に検知して設定した速度を超えると自動的にブレーキを作動させます。

2) 速度超過防止用A T S

列車の脱線事故や線路終端部での衝突事故を防ぐため速度制限のある曲線部や分岐部、線路の終端部には速度超過防止用のA T S装置の設置を進めています。2006年度から設置を開始、2009年度は飾磨駅2番線と網干駅の終端部に設置しました。これにより曲線部と終端部の地上側の速度超過防止用A T S装置の設置はすべて終了しました。



速度超過防止用A T S装置（検知部）

一方、車両側については3000系車両が終端部の速度超過に一部未対応になっていますが、現在車上A T S装置の更新を進めており、今年度で完了する予定になっております。

3) 列車運行管理システム

列車運行の安全確保と円滑化、旅客サービスの向上、運転状況把握の正確化と迅速化、ダイヤ乱れの迅速な回復などの目的で、1991年に導入され、列車の運行管理やお客さまへの案内を行っています。

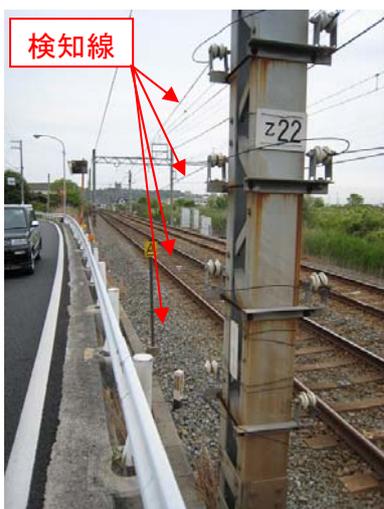
今年度から新しいシステムへの更新工事を開始いたします。



運転指令室

4) 落石検知装置・落車検知装置

線路近くの山の斜面から線路内に落石があった場合や線路に隣り合った道路から自動車が線路内に転落した場合、検知線が切れて特殊信号発光機が発光し乗務員に知らせるものです。



落車検知装置



落石検知装置



特殊信号発光機

5) 脱線防止ガード

曲線半径 250m未満の急曲線には列車の脱線を防ぐためのガードレールが設置されています。



脱線防止ガード

5.7. 防災対策

1) 風速計

強風時に列車の運転規制を行うため沿線 4 箇所（滝の茶屋、東二見、加古川橋梁、市川橋梁）に設置しています。

当社では、風速が毎秒 20m以上になると列車の運転速度を規制し、毎秒 25m以上になると列車の運転を休止します。

2) 地震計・緊急地震速報受信システム

地震発生時に運転規制を行うため地震計を沿線 3 箇所（東須磨、東二見、飾磨）に設置しています。また、気象庁が配信する緊急地震速報を受報しています。

震度計で震度 4 以上の地震の発生を感知したとき又は緊急地震速報で震度 4 以上の地震を受報したときは、列車無線を自動的に発報させて直ちに全列車を停止させます。

3) 自動雨量計

大雨時に運転規制を行うため沿線 2 箇所（東須磨、明石）に設置しています。

1 時間に 60mm以上又は連続 300mm以上の雨量を感知したときは、運転速度を規制します。



雨量測定升



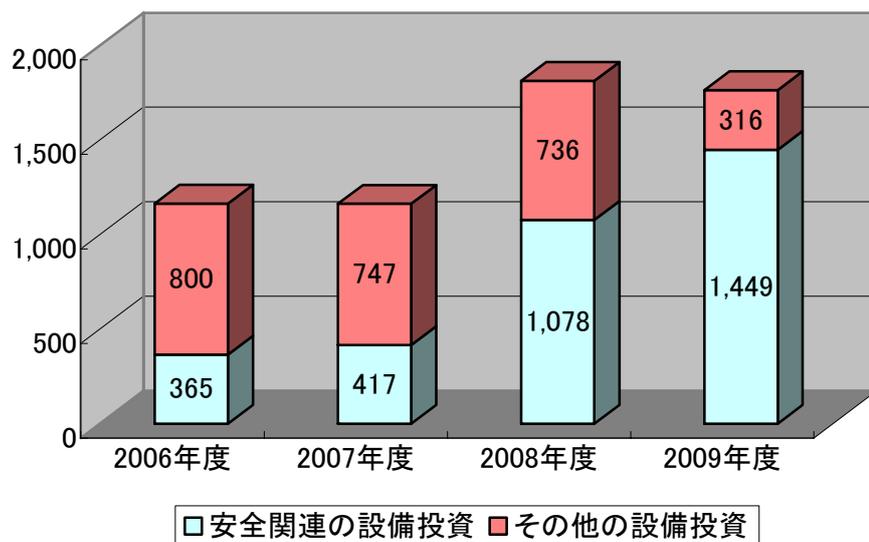
警報付雨量指示器

5.8. 安全への投資

安全関連設備への投資の推移は以下のとおりです。

(単位:百万円)

	2006年度	2007年度	2008年度	2009年度
安全関連の設備投資	365	417	1,078	1,449
その他の設備投資	800	747	736	316



6. お客さま、住民の皆さま、関係者さまとの連携

1) 交通安全運動

沿線の小中学校に訪問し、通学指定踏切道での交通安全の啓蒙活動を行っています。

2) 踏切事故防止キャンペーン

学校訪問や踏切道での啓発活動を行っています。



3) 列車内・駅構内でのマナーアップキャンペーン

高等学校の先生と協力して列車に乗車し、生徒にマナーアップ指導を行っています。

4) こども110番の駅

子どもたちを見守る、安心できる駅へ。子どもたちのSOS!やHELP!の声に耳を傾け、手をさしのべる。そんなやさしい駅をめざしています。



5) 鉄道フェスティバル



地域の皆さまへの感謝の気持ちと鉄道に親しんでいただくために開催しています。2009年度は、10月24日（土）に東二見車庫で開催し、約4,700名のお客さまが来場されました。



安全報告書へのご感想、当社の安全への取り組みに対するご意見をお寄せください。

ご連絡先

〒653-0843 神戸市長田区御屋敷通3丁目1番1号

山陽電気鉄道株式会社 総務本部

電話078-612-2032

(月～金[年末年始及び祝日を除く] 8:45～17:30)