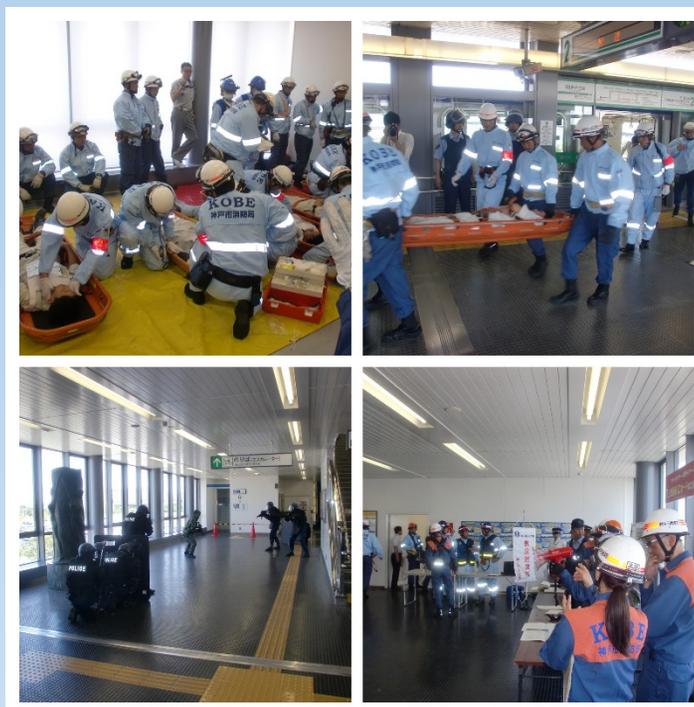


2016 鉄道安全報告書



目次

1. ご利用のお客さまへ	1		
2. 輸送の安全確保に向けた基本的な考え方	2		
安全方針	2		
安全目標	2		
安全重点施策	3		
3. 輸送の安全確保に関する取り組み	4		
安全管理体制	4		
安全推進委員会	5		
安全推進実行委員会	5		
職場会議・安全会議	5		
社長・安全統括管理者による現場査察	5		
社長・安全統括管理者及び現場係員 による定期懇談会	6		
ランチミーティング	6		
「事故の芽」申告制度	6		
安全意識アンケート	7		
安全ニュースの発行	7		
4. 輸送の安全確保に関する取り組みの確認	8		
安全管理監査	8		
5. お客さまの「安全・安心」のために	9		
安全設備投資	9		
27年度の主な安全設備投資	10		
27年度の主なサービス投資	10		
安全設備	11		
車内バリアフリー	14		
2020形車両	15		
緊急事態体制	16		
防災体制	16		
教育訓練	18		
列車の安全・安定運行を支える各部門	20		
その他の取り組み	24		
6. 輸送の安全の実態	25		
鉄道運転事故・インシデント・輸送障害	25		
7. ご利用のお客さまへのお願い	27		
駆け込み乗車防止のお願い	27		
不審物発見時のお願い	27		
携帯電話、スマートフォンに関するお願い	27		
乗車マナーに関するお願い	27		
オフピーク乗車に関するお願い	28		
安全・安定運行のためのお願い	28		
8. ご利用のお客さま・ 地域の皆さまからのご意見・ご要望	28		

1. ご利用のお客さまへ

神戸新交通株式会社
代表取締役社長 川野 理



平素は、ポートライナー・六甲ライナーをご利用いただき、誠にありがとうございます。

当社では、「お客さまを第一に、安全で快適な時間と空間を提供する」との企業理念のもと、地域に信頼される鉄道を目指し、輸送の安全確保に向けた取り組みを積極的に推進しております。

2015年度は、機器の老朽化に伴う更新や耐震補強工事など、安全関連設備投資を積極的に行うとともに、消防・警察と連携した地震防災訓練の実施や、外部講師を招いた安全研修会を開催するなど、ハード・ソフトの両面から様々な安全対策の充実に努めてまいりました。

また、お客さまの快適性・利便性向上のため、ポートアイランド線の改札機更新やポートターミナル駅に多機能トイレを設置するなど、サービス向上投資も積極的に行ってまいりました。

今後も「安全」に絶対はなく、また「安全」の取り組みに終わりはないことを念頭に、これからも決して気を緩めることなく、さらなる安全性の向上とお客さまへの「安全・安心」の提供に邁進してまいります。

本報告書は、鉄道事業法第19条の4に基づき、当社の安全確保に向けた取り組み等を皆さまにご理解いただくために作成したものです。

ご一読いただき、ご意見やご感想をお聞かせいただきますよう、お願い申し上げます。

企業理念

私たちは、お客さまを第一に
常に新しい価値の創造にチャレンジし
安全で快適な時間と空間を提供し
地域とともに歩みます

2. 輸送の安全確保に向けた基本的な考え方

■安全方針

当社では、安全管理規程において、「安全に関する基本的な方針」を定め、これを当社の「安全方針」としています。この「安全方針」を全職場に掲出するとともに、年4回の安全運動期間中に全社員が唱和することで、安全意識の向上を図っています。

- (1) 一致協力して輸送の安全の確保に努める。
- (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、忠実に職務を遂行する。
- (3) 常に輸送の安全に関する状況を理解するよう努める。
- (4) 職務の実施にあたり、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り扱いをする。
- (5) 事故、事故のおそれのある事態及び災害その他輸送の安全確保に支障を及ぼすおそれのある事態を発見したときは、最優先業務として人命救助、併発事故防止を全力で行う。
- (6) 情報は、漏れなく迅速、正確に伝え、透明性を確保する。
- (7) 常に問題意識を持ち、必要な変革に果敢に挑戦する。

■安全目標

過去34年間、責任事故皆無を続け、近畿運輸局から連続して表彰を受けています。今後とも、無事故運転を継続することはもちろんのこと、昨今、安全対策として注目されているヒューマンエラーによるインシデント(重大事故の可能性のある事態)の撲滅に向けた取り組みを強化してまいります。

具体的な安全に関する目標として、

「ヒューマンエラーによる運行遅延発生ゼロ件」

を目指し、事故の防止に全力で取り組んでいます。

■安全重点施策

輸送の安全確保に関する目標達成への具体的な取り組みとして、「安全重点施策」及び「各課取り組み」を定め、これらを重点項目として取り組んでいます。

【平成28年度安全重点施策】

- 人材育成、技術・技能の伝承に向けた取り組みの強化
- 横断的な情報共有並びにコミュニケーションの推進

【平成28年度各課取り組み】

司令課

- 技術・技能の継承に向けた勉強会の開催
- 関係部署間の情報共有の推進

運輸課

- 接客対応及びユニバーサル対応の技能向上にむけた教育・研修の推進
- 関係部署間との情報共有の推進

施設課

- 技術・技能の向上を目指した教育・訓練の計画的推進、並びに個々人自らが知識向上に取り組める環境の整備
- 他課にも共通する技術や情報の共有化に向けた取り組みの強化推進

電気課

- 実践的な知識や技術の習得に向けた教育訓練の充実
- 組織間コミュニケーションの強化による問題解決の推進

車両課

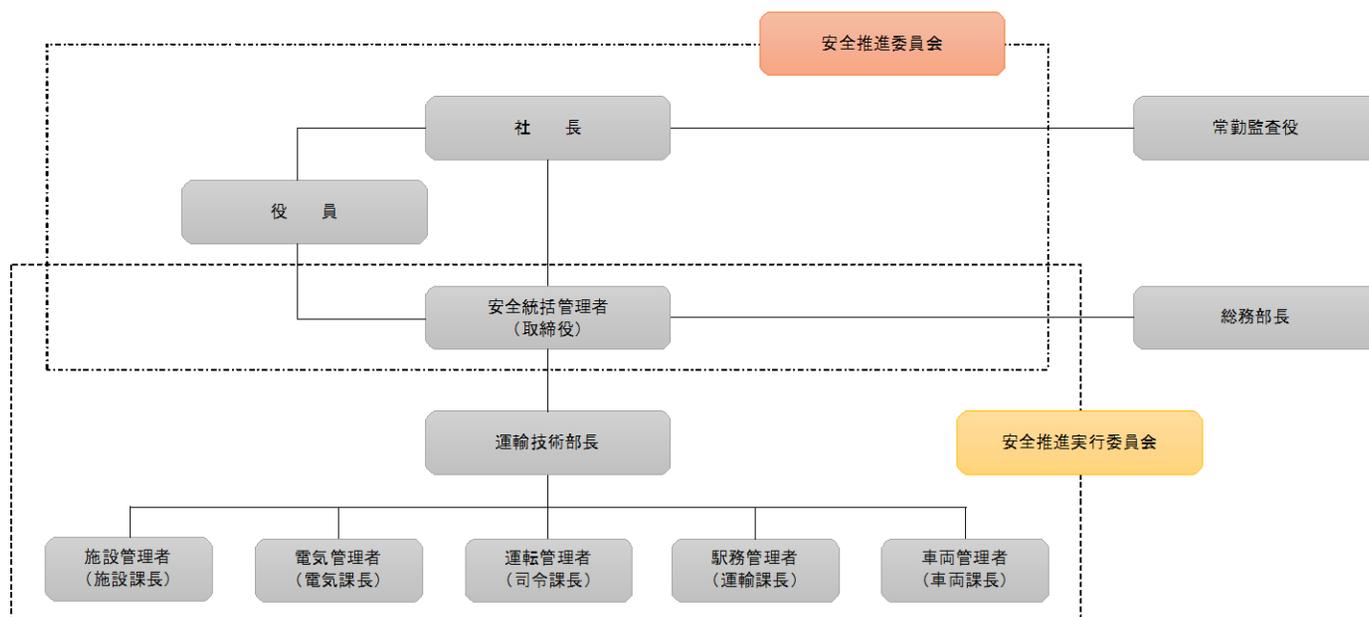
- 幅広い車両知識の習得に向けた教育・訓練の推進
- 関係部署間との情報連携の強化

3. 輸送の安全確保に関する取り組み

■安全管理体制

当社では、社長をトップとする安全管理体制を構築しています。また、この体制の中で、社長、安全統括管理者、運輸技術部長および各管理者が、それぞれの責務を明確にしたうえで、輸送の安全の確保のための役割を担っています。

なお、安全管理体制を十分に機能させるため、以下の組織、制度を設けています。



責任者	主な責務
社長	輸送の安全の確保に関する最終的な責任者
安全統括管理者	安全確保を最優先とした輸送業務の実施及び各管理部門を統括管理する。全社員に安全教育を実施し安全第一の意識の徹底を図り、安全の確保に関して必要な意見を社長及び役員へ述べる。
運輸技術部長	安全統括管理者の監督の下、安全で安定した輸送の確保及び各管理部門を適切に管理する。安全の確保に関して必要な情報を各管理者に伝達、必要な情報を受ける。
運転管理者	運転関係の係員及び施設、車両を総合的に活用し、運行計画の設定及び変更、操縦員の育成・資質保持、車両の運用及び列車の運行管理など、運転に関する業務を管理する。
駅務管理者	駅舎の維持管理計画の作成、駅構内における安全の確保など、駅務に関する業務を管理する。
施設管理者	鉄道土木施設の維持管理計画の作成、鉄道土木施設の工事等における安全の確保、施設及び車両の構造・仕様と運転取扱いとの整合性の確保など、鉄道土木施設に関する業務を管理する。
電気管理者	鉄道電気施設の維持管理計画の作成、鉄道電気施設の工事等における安全の確保、施設及び車両の構造・仕様と運転取扱いとの整合性の確保など、鉄道電気施設に関する業務を管理する。
車両管理者	車両の維持管理計画の作成、車両の運用計画と運行計画との調整及び車両の構造・仕様及び鉄道施設と運転取扱いとの整合性の確保など、車両に関する業務を管理する。

■安全推進委員会

経営トップである社長が、輸送の安全の確保に関する体制が適切に管理運営されているかを定期的に確認するとともに、安全性の向上を図るための施策を推進するため、安全推進委員会を設置しています。同委員会は月に1回開催し、安全統括管理者及び各管理者から日々の安全に関する取り組み状況を報告するとともに、輸送の安全性向上に関する方針および施策の実施について意思決定を行っています。



■安全推進実行委員会

安全性向上施策の策定やその進捗状況の確認などを適時適切に行うため、安全統括管理者をトップとした安全推進実行委員会を設置しています。同委員会は月2回開催し、不安全事象の報告、意見交換、再発防止策などについて、活発な議論を行っています。また、この内容については、全社的に情報を共有するため、社長及び役員に報告するほか、各管理者等を通じて現場係員まで広く周知しています。



■職場会議・安全会議

現場の会議やヒヤリハット申告書などによって集められた安全に関する情報は、自らの職場において、原因・対策などを検討するとともに、その内容を安全推進実行委員会に提出します。それを受けて、安全推進実行委員会では、対策について議論するとともに、決定された内容は、管理者から現場へフィードバックされます。なお、直接関わりのない部署へも情報提供を行い、それぞれの職場会議などで「同様の事象が自分の職場で発生したら」との想定で議論を深めています。



■社長・安全統括管理者による現場査察

社長や安全統括管理者をはじめとする役員が、年4回の安全運動期間中に現場を巡回し、教育・訓練や現場の取り組み状況の確認を行いながら、社員の安全意識の高揚を図っています。



■社長・安全統括管理者及び現場係員による定期懇談会

現場係員が経営トップに直接生の声を伝える場として、また、経営トップが安全に対する考えを直接伝える場として、社長・安全統括管理者及び現場係員による定期懇談会を開催しています。懇談会は、交通安全運動等の運動期間中、部門毎に年5回開催し、安全に対する意識、職場の問題点などに関して、意見交換を行っています。現場係員からは、輸送安全や安全衛生などに関する多くの意見が出され、経営トップは現場の声を安全対策につなげるなど、その効果を発揮しています。



■ランチミーティング

輸送の安全に関する様々な情報を共有するため、定期懇談会を開催していますが、さらなる風通しの良い職場風土を目指すとともに、コミュニケーションの充実を図るため、部門に関係なく横断的なコミュニケーションができる場を新たに設け、昼食を交えながら意見や情報を交換しています。



■「事故の芽」申告制度

安全目標に掲げた「ヒューマンエラーによる運行遅延発生ゼロ件」を達成するためには、ヒヤリハットなどの不安全事象についてもできるだけ早期に把握し、事故の芽を未然に排除していくことが大切だと考えています。このため、係員が作業中に危険を感じたヒヤリハット事案などを安全管理担当セクションに直接、また匿名でも通報できるよう、事故の芽申告制度を設けています。

また、『事故の芽』の申告を促進していくため、社員の申告に対する抵抗感を緩和し、申告制度をより身近なものとするための施策として、報奨制度を設けています。この制度導入以降、28年3月末までに38件の「事故の芽」申告があり、そのうち30件について、報奨いたしました。

「事故の芽」改善シート

【「事故の芽」申告からの改善事例】

テロ防止のため、駅のゴミ箱については監視カメラ等で監視できない場所に設置されたものは過去に撤去したが、最近では駅ホーム、コンコースに自動販売機の追加設置がされており、監視カメラ等で監視できない場所にもかかわらず中の見えない空缶等の回収箱が設置されてきており、爆発物等不審物が投入されていても監視ができない状態となっている。

➤ 対策と効果

駅構内に設置されているゴミ箱がテロ対策の一環として、透明化されるのにあわせて、飲料自販機の空き缶入れについても透明化した。



5. お客様の「安全・安心」のために

■安全設備投資

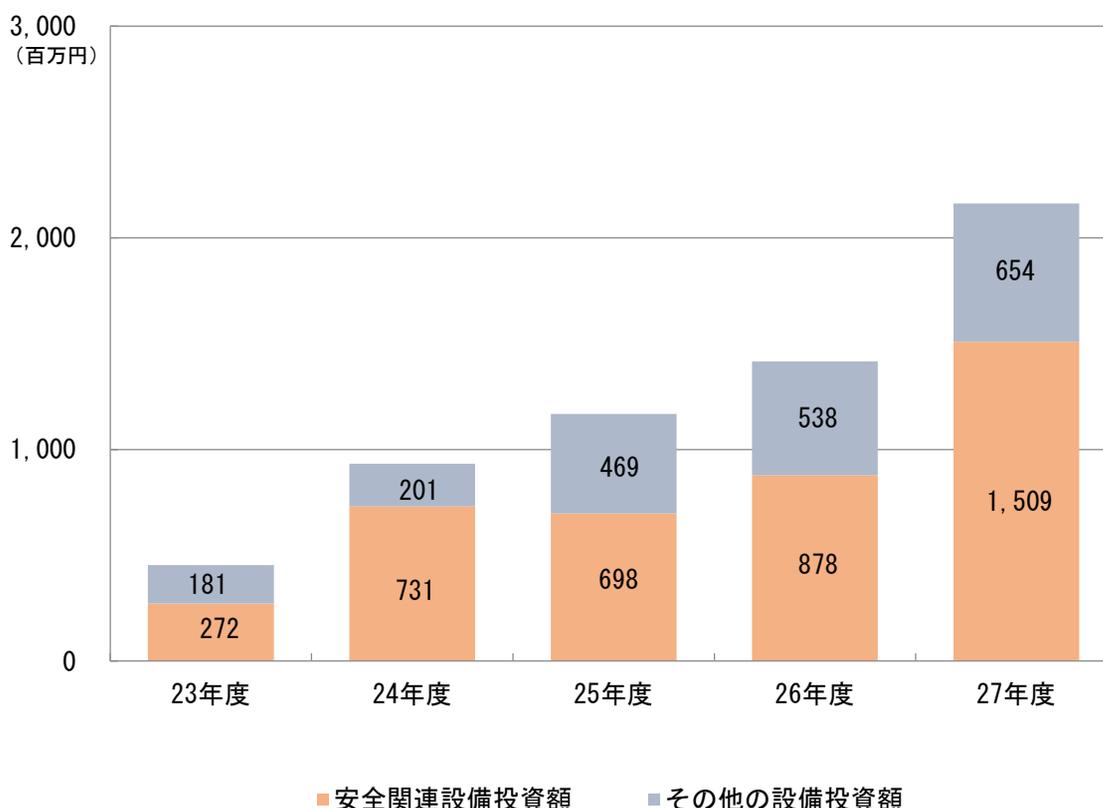
鉄道事業に関する設備に関して、安全性の維持向上を図るため、設備ごとに詳細な投資計画を策定し、老朽化等に伴う取替えや機能向上を図るための改修などを行っています。

平成27年度は、鉄道事業設備投資として21億6千3百万円の投資を行いました。その内、六甲アイランド線検車場自動列車運転装置更新など老朽設備取替に8千1百万円、六甲アイランド線引込線耐震補強工事など保安・防災対策に1億5千6百万円、六甲アイランド線運行管理計算機ソフト改修など安定輸送対策に2千5百万円、ポートアイランド線2020形車両の増備など車両・その他に12億4千7百万円、合計15億9百万円を安全設備投資に充て、安全性の維持・向上を図りました。

安全関連設備投資額

(単位：百万円)

	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度
安全関連設備投資額	272	731	698	878	1,509
その他の設備投資額	181	201	469	538	654
鉄道事業設備投資総額	453	932	1,167	1,416	2,163
比率	60%	78%	60%	62%	70%



■27年度の主な安全設備投資

六甲アイランド線引込線耐震補強工事



六甲島検車場 自動列車運転装置更新



ポートアイランド線2020形車両増備



■27年度の主なサービス向上投資

ポートアイランド線改札機更新



■安全設備

ポートライナー・六甲ライナーは、自動列車制御装置(ATC)にバックアップされた自動列車運転装置(ATO)による自動運転を行っています。これを支える総合管理システムは、運行管理・電力管理・駅務管理・防災監視の各設備から構成されており、各路線の司令所にて一元的に管理しています。また、運行の安全を確保するための信号保安設備(自動列車制御装置等)、保安通信設備(列車無線等)や各駅のホームドア設備、お客さまの安全を確保するための駅保安設備(非常停止ボタン、インターホン等)および列車・駅設備などへの電力を供給する電気設備など数多くの設備を備えています。



◇線路構造

当社は、全線が専用高架軌道となっています。このため、鉄道運転事故の大半を占める踏切道での列車と車の衝突などの事故は発生いたしません。また、高架構造であることに加え、駅にはホームドア・ホームスクリーンを設置し、人が誤って線路に侵入することがない構造となっていることから、今までお客さまと列車の接触などの事故も発生しておりません。



◇自動列車制御装置(ATC)

自動列車制御装置は、先行列車に追突することがないように先行列車との間隔を保ったり、カーブで速度オーバーしないようブレーキをかけたりする機能を有しています。また、万一、列車が制限速度を超えようとした場合でも、自動的にブレーキがかかり制限速度まで減速します。このように、自動列車制御装置は、安全に列車の運転を行うためには必要不可欠な設備です。



◇自動列車運転装置(ATO)

列車の運転士にあたる装置であり、ATCで受信した速度制限範囲内で、車両の自動運転を行います。内容としては出発制御、加速制御、定速制御、減速制御、TASC(定位置停止)制御、インチャング(停止位置修正)制御を行っています。



◇列車情報管理装置(TIMS)

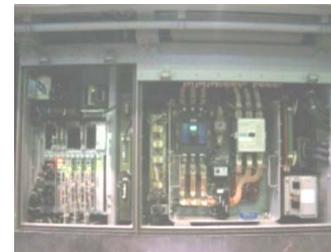
ポートルイナーには列車情報管理装置を搭載しています。列車情報管理装置は、車両動作指令(力行、ブレーキ、ドア指令等)を一括管理し、各機器に対して制御指令を出力します。また、各機器からの様々な情報(故障情報等)を一括管理し、モニタ表示器に車両情報として表示すると共に、車両異常時にはブレーキ指令を出力し、種々の情報を記録します。

また、本装置には事故等発生時の事後要因解析のため、時間、速度、位置、力行指令、ブレーキ指令、自動列車制御装置(ATC)の動作等の情報について0.2秒ごとに24時間記録する運転状況記録機能を備えています。



◇主制御装置

減速時は必要なブレーキ力を演算し、主電動機から電車線に電力を返します。自動運転(ATO)時は、加速・減速指令とお客さま数、刻々と変化する速度情報により、電圧と周波数を変え、モータを制御します。



◇運転状況記録装置

運転状況記録装置とは、事故等発生時の事後要因解析のため、列車情報管理装置において、時間・速度・位置・力行指令・ブレーキ指令・自動列車制御装置(ATC)の動作等の情報を記録する装置です。

(右の写真は六甲ライナーに搭載している装置)



◇運行管理システム

列車の位置、列車が走行中か停止中かなどの列車の状態、ホームドアが閉まっているかなどの設備の状態を一括で管理しているのが、運行管理システムのコンピューターです。

また、このコンピューターと自動列車運転装置が、列車の行先、出発や停止などの情報のやりとりを行い、安全に自動運転を行うよう制御しています。



司令所の運行管理システム

◇ホームドア

線路への転落を防止するため、全駅のプラットホームがガラススクリーンによる閉鎖された構造となっており、また、列車の乗降部にはホームドアを設けています。このホームドアは、列車ドアと連動して開閉し、全てのホームドアと列車ドアが完全に閉まらない限り列車は発車しません。なお、ホームドアにお客さまが挟まれた場合には、再びドアが開くしくみになっています。



ホームドアと列車ドア

◇監視カメラ

全駅のホーム、コンコースに監視カメラを設置し、お客さまに安心して乗降いただけるようにしています。また、このカメラの映像は常時録画しており、防犯カメラとしても活用しています。

なお、平成20年3月より、鉄道テロに対する抑止効果を高めるため、監視カメラ監視強化ステッカーを貼り付けています。



監視カメラ

◇駅非常停止ボタン

緊急時に備え、車内及び全駅のホームドア横に非常停止ボタンを設置しています。車内のボタンを押すと直ちに非常ブレーキが作動し、司令員が安全を確認した後でなければブレーキを解除できません。また、ホームドア横のボタンを操作すると、列車は非常停止します。



駅非常停止ボタン

◇連絡電話とインターホン

お客さまのお問い合わせなどにお答えするため、六甲ライナー車内および駅ホームには連絡電話を、ポートライナー車内および改札機・券売機付近にはインターホンを設置しています。これらは全て司令所につながります。



車内インターホン



改札機横のインターホン



ホームの連絡電話

■車内バリアフリー

2000形車両は、すべてのお客さまに「優しい」車両を目指して、バリアフリー設備の充実を図り、お客さまのサービス向上に努めています。



車椅子スペース

全車両に1か所設置しています。



車椅子スペース

スーツケース等の大きな荷物を置くためのフリースペースを全車両の出入口部に設けています。

この扉が開きます
The doors will open.

ドア開予告

全車両の出入口上部には、扉の開閉をお知らせする予告装置を設置しています。(扉が開く側にオレンジ色で点灯します。)



日本語と英語



日本語と中国語



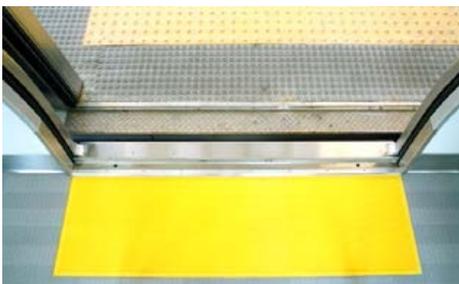
日本語と韓国語



案内表示器

LEDフリーパターン案内表示器を全車両の出入口上部に設置しています。

この案内表示器では、4カ国語(日本語、英語、中国語、韓国語)で行き先、次駅、到着案内等を表示します。



ホームとの段差

ホームと車両の床面は、できる限り段差を小さくし、また、出入口部の床は乗降時の注意喚起を促す黄色としています。



手すり

出入口部天井にはサークルタイプの手すりを設置しています。また、客室の各所には表面をやわらかな素材でコーティングした手すりを設けています。



非常出口

非常梯子はスライダー式梯子とし、手すりを設けています。

■2020形車両

2020形車両は、2000形より省エネルギー化やバリアフリー、お客さまへのサービス向上に取り組み、すべてのお客さまにとって「優しい」車両を目指しています。



車内案内表示器

車内案内表示器は横長19.2インチの液晶式とし、視認性を向上させました。



扉開閉動作開始予告灯

／扉開案内チャイム

出入口上部に設け、扉の開閉をランプとチャイムでお知らせいたします。



室内灯のLED化

LED化することにより省エネ・長寿命となっています。



車椅子スペース

車椅子スペースの明確化を図り、2段手摺を設置しました。



出入口

出入口扉のレールを一部カットし、車椅子やベビーカーの乗降がスムーズに行えるよう段差を緩和しました。



プラスマクスター発生装置

プラスマクスター発生装置を各車両に設置し、快適な車内空間をご提供します。

※プラスマクスターはシャープ株式会社の商標登録です。

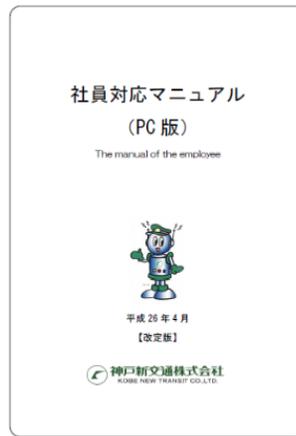


出入口周辺はスペースを拡大し、混雑時でもスムーズな乗降を行えるよう余裕を持たせました。床敷物には淡いピンクを採用し、やさしい印象としています。

■緊急事態体制

災害や重大事故等が発生した場合、最優先業務として併発事故防止、人命救助を最も安全と認められる方法により迅速に行い、その影響を最小限にとどめるとともに、安全かつ的確な方法により本線路の早期開通に努めるため、災害及び運転事故等対策要綱を定めています。

また、事故等発生時には初動対応が重要であることから、過去にあった輸送障害の経験を踏まえ、事故等の連絡を受けた社員が行動すべき内容を直ちに確認できるよう、社員対応マニュアル(PC版・カード版)を整備しています。



社員対応マニュアル PC版及びカード版

■防災体制

◇地震対策

地震が発生した場合、ポートアイランド線の中埠頭駅前本社ビル、六甲アイランド線の南魚崎駅に設置した地震計により震度を計測し、震度5以上で運行管理システムが自動で列車の非常停止を行います。この場合、軌道等の安全確認を実施した後でなければ運転を再開いたしません。また、緊急地震速報システムで、気象庁から配信される緊急地震速報を受信し、予測震度5以上の場合は、警報が鳴動するとともに、司令所の係員が列車の非常停止を行い、車内放送を実施いたします。

なお、阪神大震災により、橋脚の一部が損壊するなど多大な被害を受けましたが、その後、より新しい耐震基準による橋脚の耐震補強や落橋防止対策を講じております。

また、津波に対しては、当社の軌道は全て高架構造となっており、車内・プラットホームとも、現在想定されている最大クラスの津波があった場合においても、浸水の心配はありませんのでご安心ください。



緊急地震速報システム



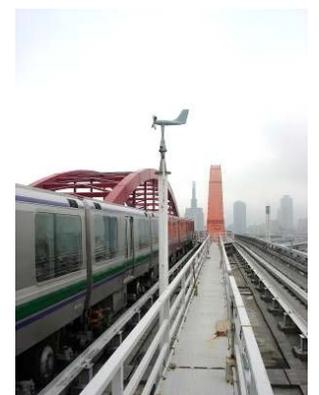
耐震補強(落橋防止)後の桁

◇暴風対策

一般鉄道に比べ、風の吹き上げを受けにくい桁・車両の構造となっていますが、台風など強風時には、沿線に設置した風速計により、風向・風速を迅速、的確に把握し、瞬間風速が30m/sを超えるときには運転を一時見合わせるなど、当社基準に基づいて運転規制を行います。



司令所の風速表示計



風速計

◇凍結・雪害対策

ポートライナー・六甲ライナーはゴムタイヤで走行しているため、積雪や凍結時にスリップする可能性が高く、積雪等が見込まれる場合などはその対策を強化しています。具体的には、早期の融雪剤散布や手動運転による警戒運転などを行います。



融雪剤散布機



2000形車両除雪ブラシ

◇テロ・火災対策

テロの未然防止策として、監視カメラの警戒表示や、不審物発見時の啓発放送(車内・駅構内)を実施しています。また、警戒が必要と認められた場合は、駅係員による巡回強化、ゴミ箱、コインロッカーの使用中止など対策を強化しています。

また、全ての駅構内に火災報知機及び消火器を設置しており、駅構内で火災が発生すると、司令所へ報知され、直ちに司令所から駅係員の派遣や消防への通報を行います。

なお、列車の車内設備は不燃材もしくは難燃材を使用しており、燃えにくい構造となっておりますが、万一、火災等が発生した際に、お客さまの駅以外における車外への避難誘導を考慮し、先頭車両と最後部車両に非常用ハンゴを全列車に設置しております。



G7伊勢志摩サミット時のゴミ箱使用中止



屋内消火栓

■教育訓練

事故や災害、テロなど、私たちを取り巻く環境の中で、様々な危機が発生しており、いざというきのために、社員一人ひとりが意識をもって備えておくことが大切です。当社では、万一の重大事故や地震・津波、テロ発生を想定した訓練を定期的にも実施しています。

◇地震防災訓練

近い将来に発生が予想される「南海地震」発生に伴う被害を想定し、災害発生時に迅速な対応ができるよう、平成27年12月21日に地震防災訓練を実施いたしました。

訓練は、地震発生直後の初動対応訓練、災害対策本部運営訓練及び情報収集・伝達訓練、避難誘導訓練、災害復旧訓練など、より実践的な訓練を行いました。

なお、今回は神戸市消防局、兵庫県警察機動隊、神戸市水上警察署にもご参加いただき、想定負傷者の救助・救護、トリアージ、病院への搬送等を行っていただくとともに、神戸学院大学 現代社会学部 社会防災学科、防災・社会貢献ユニットの学生に「お客さま役」として参加いただきました。



◇安全研修会

社員の安全意識の高揚を図るため、毎年、全社員を対象とした安全教育研修会を開催しています。



◇その他の訓練等

運輸技術部門の各課は安全管理規程に関する教育訓練年間計画を策定し、計画的に実施することにより、技能、資質等の維持、向上に努めています。



車両課
走行輪交換訓練



電気課
ACB取替訓練



司令課・運輸課
列車異常対応訓練



施設課
案内軌条支持材補修訓練

■列車の安全・安定運行を支える各部門

当社では、司令員・駅係員の運輸部門と、施設・電気・車両の技術部門が連携し、横断的な情報共有並びにコミュニケーションの推進を図ることで、列車の安全運行を支えています。

◇司令課

ポートアイランド線の総合司令所では、運転・駅務・電力・車両、六甲アイランド線の運輸司令所では、運転・駅務の総合的な指令業務を行っており、トラブル等が発生した場合は、速やかに運転見合わせ、係員の派遣、復旧等の対応を行います。

また、運行管理システムにより、列車の運行状況をはじめ、地震・風害などの災害監視も行っており、異常が発生した場合は司令員が迅速かつ的確な対応を行います。



ポートアイランド線総合司令所



六甲アイランド線運輸司令所

◇運輸課

当社は無人運転を行っており、日常、操縦員は乗務していませんが、駅係員（派遣社員を除く）全員が国土交通省動力車操縦者運転免許証（限定）を取得しており、トラブル等が発生した場合には、司令員の指示により、故障列車に向かうとともに、異常対応・故障復旧の処置を行い、必要がある時は、手動運転を行います。

そのため、年間教育訓練計画に基づき、机上、操縦、実設訓練を行い、知識や技能の向上に努めています。



◇施設課

施設課では、軌道・橋梁・高欄・分岐等の鉄道土木施設について、土木実施基準に定めた検査・点検周期に基づき、毎年検査・点検を実施し、安全性の維持に努めています。

橋梁の定期検査

橋梁構造物及びその他付属物の変状等を遠望目視及び高所作業車等による近接目視により2年毎に検査を行っています。



車止め検査

車止め装置は電車が万一滑走又逸走した場合に、電車を受け止めるために軌道の終端に設ける設備であり、その機能が正常に発揮できる状態にあるかを確認するため、架台及び緩衝器等について、側線部は毎年、車庫部は3年毎に検査を行っています。



分岐器検査

分岐器は電車の進行方向を変更するために設けられるものです。ポートアイランド線の分岐器は「浮沈式」、六甲アイランド線では「水平可動案内板式」を使用しており、分岐器各部の動作不良等の有無の確認のための検査を年に1回以上の周期で行っています。



高欄調査

高欄は主に鉄筋コンクリート構造で、電車の走行荷重を支える重要な構造物であるため、日常点検(3カ月毎)や橋梁の定期検査時に検査を行うとともに、必要に応じ詳細点検や補修を行っています。

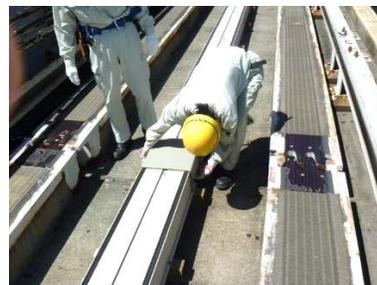


◇電気課

電気課では、変電所・電車線・ループ線等の鉄道電気施設について、電気実施基準に定めた検査・点検周期に基づき、毎年検査・点検を実施し、安全性の維持に努めています。

軌道ループ線の点検

軌道ループ線は、列車と地上設備の情報授受を行うためのアンテナです。軌道ループ線の被覆に亀裂や割れが無いかな、熱伸縮による張力で断線の恐れはないかを点検し、設備の安全維持に努めています。
(検査頻度4回／年)



整合変成器箱の点検

整合変成器箱は、軌道ループ線の信号を送受信するために軌道上に設置された信号器具箱です。取付状態の良否や内部端子の緩み等の確認、器具箱本体の腐食の有無について点検し、設備の安全維持に努めています。(検査頻度4回／年)



電車線の点検

電車線は、列車の側面に取付けられたパンタグラフと直接摺動することで、列車に電気を供給する重要な設備です。パンタグラフが摺動することで摩耗するので、その度合いを目視と治具を用いた計測により、異常が無いことを確認しています。
(検査頻度8回／年)



き電ケーブルの点検

き電ケーブルは、電車線に電気を供給するためのケーブルで、異なる2箇所の変電所から同じ電車線に電気が供給され、片方だけでもき電が可能となっています。点検ではケーブルの敷設状態や接続部の弛緩確認をして、安全確保をしています。
(検査頻度8回／年)



◇車両課

車両課では、車両実施基準に定めた検査・点検周期に基づき、毎年検査・点検を実施し、安全性の維持に努めています。

出庫検査

出入庫検査場において出庫車両の定位置停止機能、ドア開閉機能、前後進切換機能、列車無線通話機能等を確認し、使用前の車両が安全に運行できることを確認する検査です。

入庫検査

出入庫検査場において入庫車両の状態を外観点検並びにモニタリング画面等にて確認し、使用後の車両について異常の有無を確認する検査です。

列車検査

検車場において3日を基準として行っている検査で、列車の要部(台車等)についての点検を行うとともに、消耗部品の交換を実施する検査です。



月検査

検査場において3か月を超えない期間ごとに集電装置、主電動機、制御装置、台車、制動装置、連結装置、戸閉装置、蓄電池、車体等の状態及び、その作用について機能の確認を行うとともに、消耗品の交換を実施する検査です。(検査頻度8回/年)



重要部検査

工場において4年を超えない期間ごとに集電装置、主電動機、制御装置、台車、制動装置、連結装置、戸閉装置、蓄電池、車体等の主要部分を取り外し、単体での状態及び作用を入念に確認する行う検査です。



全般検査

工場において8年を超えない期間ごとに、重要部検査の内容に加え、要部を解体して全般にわたって行う最上位の検査です。



臨時検査

車両の製作時、購入時、6日を超えて使用を休止した時、重大な事故が生じた時、重要な改造または修繕をした時、その他必要が生じた時に、必要により機器の作用・状態等について確認を行う検査です。

◇乗務員の資質管理

飲酒運転が大きな社会問題となっており、運輸業に携わる事業者として、飲酒に関するチェック体制の強化を図るため、出勤点呼や乗務前点呼において、アルコール検知器を使用するとともに、対面点呼により健康状態も確認しています。



また、列車を運転する動力車操縦者運転免許所持者および業務用自動車運転者届の提出者には、睡眠時無呼吸症候群把握のための眠気度チェック及びスクリーニング検査を実施しています。その結果が要精密検査となった者は、検査医療機関で精密検査を実施し、SASと判断されれば、医師による治療を行う体制となっています。



■その他の取り組み

◇市民救命士講習

お客さまに安全・安心を提供するため、毎年、市民救命士の認定講習を受講し、輸送に関わる係員はもちろんのこと、役員を含む社員のほぼ全員が、市民救命士の認定を受けています。



◇サービス介助士

バリアフリー等、ハード面の整備に取り組むとともに、「おもてなしの心」と「正しい介助技術」を学び、お年寄りや身体に障害のあるお客さまに、安心・安全なサービスを提供するため、サービス介助士資格の取得を進めています。電車をご利用の際は、駅係員またはインターホンでお気軽にお声掛けください。

◇まちかど救急ステーション「AED(自動体外式除細動器)」の設置

AEDとは、心臓の心室が小刻みに震えることにより、脳や体に血液を送り出すことができなくなる心室細動の状態のとき、心臓に電氣的刺激を与え、正しいリズムを取り戻させるものです。当社では、AEDをポートライナー三宮駅・中公園駅・みなとじま(キャンパス前)駅・市民広場(コンベンションセンター)駅・医療センター(市民病院前)駅・神戸空港駅、六甲ライナー住吉駅・魚崎駅・アイランドセンター(ファッションモール前)駅・マリンパーク駅の10駅に設置しています。



◇こども110番の駅

子どもたちを危険から守るため、各自治体等で実施している「こども110番の家」の鉄道バージョン「こども110番の駅」の標示をポートライナー三宮駅、六甲ライナー住吉駅・アイランドセンター(ファッションモール前)駅で掲げ、より安心してご利用いただけるよう取り組んでいます。



6. 輸送の安全の実態

■鉄道運転事故・インシデント・輸送障害

過去5年間に発生した運転事故等は次のとおりです。

ご利用のお客さまには大変ご迷惑をおかけしましたこととお詫び申し上げますとともに、引き続き、安全・安定運行に努めてまいります。

	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度
鉄道運転事故	0	0	0	0	0
インシデント	1	0	0	0	0
輸送障害	2	3	2	3	3

※鉄道運転事故とは、列車衝突事故、列車脱線事故、列車火災事故、踏切障害事故、道路障害事故、鉄道人身障害事故、鉄道物損事故の7種類をいいます。

※インシデントとは、鉄道運転事故等が発生するおそれのある事態をいいます。

※輸送障害とは、鉄道運転事故以外で鉄道輸送に障害を生じた事態(30分以上の遅延が発生したもの)をいいます。

◇輸送障害の内訳

原因	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度
鉄道係員の場合	0	0	0	0	2
車両・鉄道施設の場合	1	1	0	2	1
鉄道外の場合 (第三者行為・火災等)	1	0	0	0	0
事前災害の場合 (水害・風害・雪害等)	0	2	2	1	0

【27年度の輸送障害について】

■日時：平成27年5月17日4時50分

■場所：ポートアイランド線 神戸空港駅2番線

■状況：神戸空港駅始発列車で車両故障が発生、直ちに駅係員と車両係員を派遣し、駅係員到着後に車両の点検、処置を行いました但し復旧せず、始発列車の運休を決定しました。その後、車両係員が到着、処置を行い復旧したため、自動運転で回送入庫させました。（最大遅延45分）

■原因：車両に搭載しているバッテリーが過放電による電圧低下により、直流回路が立ち上がらなかったためです。

■再発防止策：車両に搭載しているバッテリー投入ユニットを交換いたしました。

■日時：平成27年6月23日16時09分

■場所：ポートアイランド線全線

■状況：全線のき電停電が発生し、走行中の9列車が非常停止するとともに、総合司令所内の監視モニターが故障により全て消灯しました。4分後に全線の送電が完了したため、駅間で停止している列車を全て最寄り駅まで運転しましたが、監視モニターの故障により総合司令所からの監視ができなため、全列車添乗を決定し、運輸係員及び運転免許所持者を派遣しました。全列車の添乗完了後、全線の運転を再開しました。（最大遅延30分）

■原因：中公園変電所設備の定期検査時、チェックシートの記載漏れにより、係員が誤った取扱いをしたヒューマンエラーが原因です。

■再発防止策：手順書を再チェックし、誤記、記載漏れ等を排除するとともに、定期検査で操作した機器にマーキングし、定期検査終了時にすべて作業前の状態に戻ったことをチェックすることなどの対策を実施いたしました。

■日時：平成28年1月7日5時37分

■場所：ポートアイランド線 貿易センター駅2番線～三宮駅2番線間

■状況：列車が三宮駅2番線到着時に駅間で停止しました。直ちに、始発列車添乗中の運輸係員が処置を行い、手動運転にて運転を再開。三宮駅到着後、営業運転を中止しました。その後、列車を手動運転で回送しましたが、三宮駅出発直後に再度、駅間で停止したため、三宮駅まで後退させました。（最大遅延44分）

■原因：前日夜間に実施したソフトウェアの改修において、17km/h以下の速度制御の制御入力により信号を出力すべきところ、誤って15km/h以下の速度制御の制御信号により制御するように設定したヒューマンエラーが原因です。また、当該区間は今回工事により改修していない箇所であったため、改修後の確認をしておらず、不具合に気が付きませんでした。

■再発防止策：メーカー工場にてソフトウェア改修時のチェック強化を指導しました。また、ソフトウェア改修後は、改修対象の区間だけでなく、当該機器室で制御している全区間について信号送信を確認するよう指導しました。さらに、図面等の紛らわしい表記を修正いたしました。

7. ご利用のお客さまへのお願い

■ 駆け込み乗車防止のお願い

安全運転運動期間中に、当社の安全への取り組みや駆け込み乗車禁止、不審物発見時のご協力、マナー向上等にご理解いただくため、啓発内容を印刷したノベルティグッズを配布して、皆さまにご理解とご協力をお願いしています。

発車間際の駆け込み乗車は大変危険ですので、おやめください。



■ 不審物発見時のお願い

駅構内や車内で不審物を発見した場合は、絶対に手を触れず、お近くの連絡電話やインターホン、または、最寄り駅係員にご連絡いただきますようお願いいたします。



■ 携帯電話・スマートフォンに関するお願い

優先座席付近では、混雑時には携帯電話の電源をお切りください。

また、スマートフォンや携帯電話を操作しながら駅構内や車内を歩かれると、お客さま同士の衝突や転倒につながる恐れがありますので、お控えください。



■ 乗車マナーに関するお願い

車内には優先座席を設けております。優先座席は、お年寄りの方、妊娠されている方、乳幼児をお連れの方、身体の不自由な方などにおゆずりください。

車内ではマナーを守りましょう。



■オフピーク乗車に関するお願い

いつもポートライナーをご利用いただきまして、ありがとうございます。朝ラッシュは、三宮駅発8時10分～40分の時間帯がピークです。オフピーク乗車に皆さまのご理解とご協力をお願いいたします。

また、混雑緩和のため、朝7時～9時の間、車内補助シートの使用を中止しております。これ以外の時間帯でも、混雑時はご使用をお控えくださいますようお願いいたします。



■安全・安定運行のためのお願い

当社では、お客さまに安全で安心してご利用いただくため、沿線で昼夜を問わず点検・補修作業を実施しております。

沿線や地域にお住いの皆さまには、ご迷惑をお掛けすることがございますが、安全・安定運行のための大切な作業でありますので、なにとぞご理解・ご協力をお願いいたします。



8. ご利用のお客さま・地域の皆さまからのご意見・ご要望

当社では、お客さまサービスの向上に迅速に取り組むため、お客さまからのご意見、ご要望をお受けする窓口として、三宮駅、住吉駅・アイランドセンター（ファッションモール前）駅に「ご意見箱」を設置し、ホームページ内にもご意見等をE-mailでお送りいただく専用フォームを設けています。

お客さまからご意見・ご要望をいただいた場合には、直ちに状況を確認するとともに、必要に応じて係員への指導や安全対策を行い、また、ご意見の内容によりましては、お客さまへ対策の結果をお知らせするなど、お客さま・地域の皆さまの声に対して、迅速にお応えするよう努めてまいります。

G7

KOBE Health Ministers' Meeting



神戸保健大臣会合

2016.9.11^{SUN}・12^{MON}
会場：神戸ポートピアホテル

G7 神戸保健大臣会合推進協議会

本報告書のご感想、当社の安全に対する取り組みへのご意見をお寄せください。

神戸新交通株式会社公式ホームページ

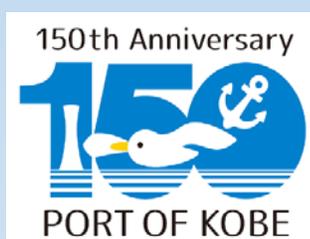
<http://www.knt-liner.co.jp>

総務部 総務課

月～金(年末年始、祝日除く)8時30分～17時15分

Tel 078-302-2500 Fax 078-302-4504

E-Mail info@knt-liner.co.jp



ポトライナー
PORTLINER

六甲ライナー
ROKKOLINER

発行 神戸新交通株式会社
総務部安全管理担当