

# 2022 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	
安全方針	2
安全目標	
安全重点施策	
3. 輸送の安全確保に関する取り組み	
安全管理体制	3
安全推進委員会	4
安全推進実行委員会	
職場会議・安全会議	
社長・常務・安全統括管理者による 現場査察	
社長・常務・安全統括管理者及び 現場係員による定期懇談会	5
「安全の気づき」申告制度	
安全意識アンケート	
安全ニュースの発行	
4. 輸送の安全確保に関する取り組みの確認	
安全管理監査	6
5. お客さまの「安全・安心」のために	
安全関連設備投資	7
安全設備	8
駅・車内の防犯対策	11
新型コロナウイルス感染症防止対策	
緊急事態体制	12
防災体制	
教育訓練	14
列車の安全・安定運行を支える各部門	15
その他の取り組み	19
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	20
7. ご利用のお客さまへのお願い	
危険行為の防止に関するお願い	22
車内で何かあった場合のお願い	
乗車マナーに関するお願い	
エスカレーターのご利用に関するお願い	23
オフピーク乗車に関するお願い	
安全・安定運行のためのお願い	
8. ご利用のお客さま・地域の皆さまからの ご意見・ご要望	24

## ■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

岸田 泰幸

平素よりポートライナー・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。  
また、新型コロナウイルスの感染拡大防止に関する取り組みにご理解とご協力を賜り、重ねて御礼を申し上げます。

最初に、令和4年7月4日から5日にかけて六甲アイランド線において、六甲ライナーのタイヤ破損による輸送障害を起こし、皆様にはご不便とご迷惑をおかけしましたことを深くお詫び申し上げます。早急に原因を究明し再発防止策を講じるとともに、これを機に、安全管理体制の再点検と強化に努めてまいります。

令和3年度の具体的な輸送安全への取り組みといたしましては、ハード面ではポートアイランド線のホームドア更新、六甲アイランド線では変電所等設備更新など安全設備投資を着実に実施いたしました。また、お客さまの利便性・快適性向上への取り組みとしましては、引き続き六甲ライナーの新型車両へ2編成を更新いたしました。これにより、11編成中過半数の6編成の更新が完了となりました。

一方でソフト面では、事故・災害等発生時の迅速な体制構築を目的とする全社員を対象とした情報伝達訓練や、地震による大規模な被害を想定した図上訓練を行うなど、社員の安全意識の向上に努めてまいりました。また社員の技能・資質の維持向上につきましては、指差喚呼など基本動作の励行や作業手順の厳守について年間を通じて徹底するとともに、年間教育訓練計画に基づき、異常対応訓練や各種研修会・勉強会を実施してまいりました。

さらに、令和3年度に関東の鉄道車内で発生した傷害事件を受け、無人運転を行う弊社といたしましては深刻な問題と捉え、警察・消防との合同による実車を用いた不審者対応訓練を令和4年5月にはポートライナー、8月には六甲ライナーで実施するとともに、車内で非常事態が発生した場合のインターホンによる通報の協力のお願いについて、ポスター等による周知、また車内での非常事態発生時の運行マニュアルの見直しを行いました。

今後も、お客さまからの信頼・信用を揺るぎないものとしていくため、輸送の安全・安心、そして快適性に関する諸施策については、計画的かつ積極的に取り組み、さらなる質の向上を図ってまいります。

本報告書は、鉄道事業法第19条の4項に基づき、当社における「安全・安心」に関する取り組みを広くご理解いただくために公表するものです。

お客さまにおかれましては、本報告書をご高覧いただき、更なる安全の向上のため忌憚のないご意見や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。

## 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

## ■安全方針

当社では、輸送の安全確保に関する基本的な方針として、「安全方針」を定めています。

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。

- 一致協力して輸送の安全の確保に努める。
- 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。
- 常に輸送の安全に関する状況を理解するよう努める。
- 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。
- 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。
- 情報は、漏れなく迅速、正確に伝え、透明性を確保する。
- 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

当社は、過去40年間にわたり、責任事故ゼロを継続しています。令和3年度は「無事故運転」「ヒューマンエラー発生件数の前年度対比半減」は達成されたものの、輸送障害及びヒューマンエラーはなくなる現状を踏まえ、今後も継続的な取り組みを進めるとともに、お客さまへの「安全・安心」をより高いレベルで維持・提供するためにも、令和4年度は「無事故運転の継続」、「ヒューマンエラーに起因する輸送障害発生ゼロ件」、「安全の気づき申告の定着」といった、具体的な目標を掲げ、事故の防止に全力で取り組んでまいります。

## ■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。

### 【令和4年度安全重点施策】

#### ○基本動作、作業手順等の徹底による事故の未然防止

指差確認喚呼など基本動作と、作業手順の遵守を徹底するなかで、安全性の向上を図る。また、常に問題意識を持ち、事故の未然防止に繋げる。

#### ○技術伝承に関する計画の策定・実施

令和3年度の技術伝承の取り組みを踏まえて抽出した、次世代への引継ぎが必要な当社固有の知識や技能について、具体的な実施計画を定め伝承を図る。

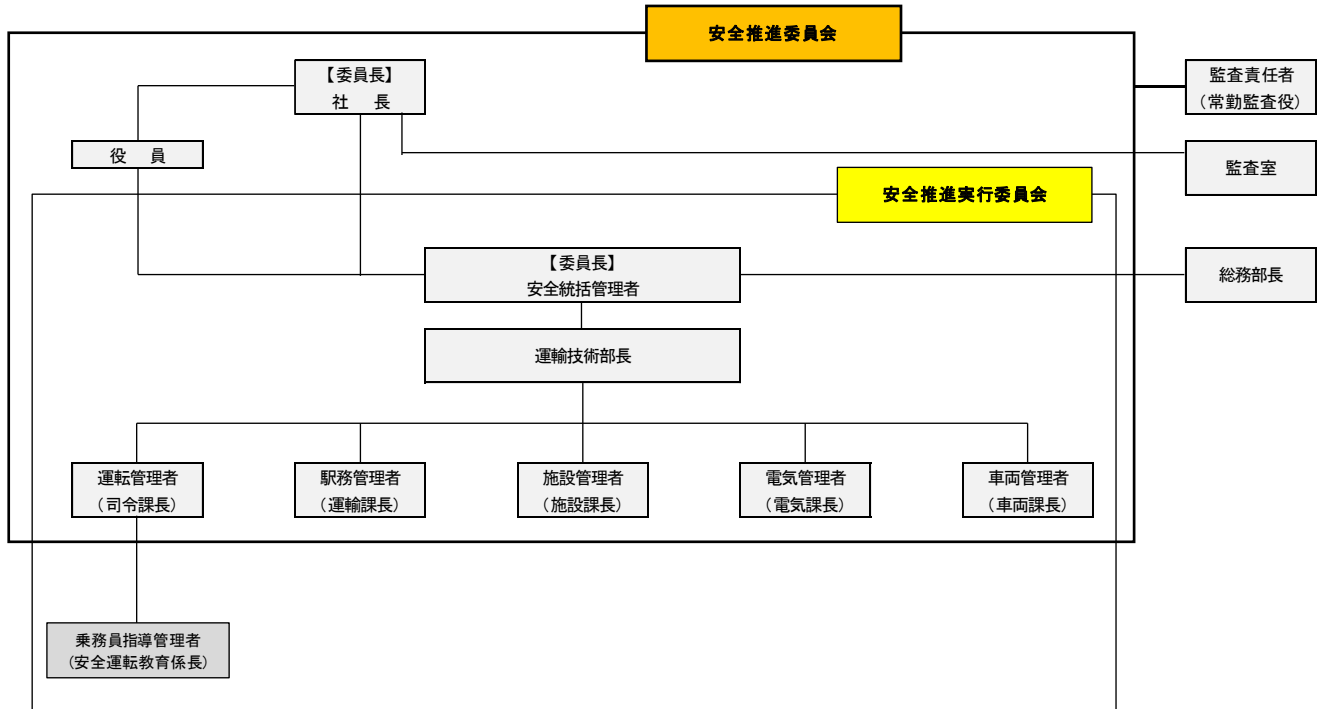
### 【各課の取り組み】

- 司令課 … ○基本動作の徹底、作業手順の点検整備、手順の理解・習熟による安全性の向上  
○技術伝承に関する計画の策定・実施
- 運輸課 … ○基本動作の徹底励行、業務マニュアルの適否の再確認  
○お客さま対応のスキル向上  
○技術伝承に関する計画の策定・実施
- 施設課 … ○輸送の安全を確保する基本動作の徹底及び作業手順の遵守を行い、更なる危険感受性の向上と的確な状況判断力の醸成を目指し、事故の未然防止を行う。  
○技術伝承に関する計画の策定・実施に向け推進し知識・技能の向上を目指す。
- 電気課 … ○作業手順詳細の相互確認及び基本動作を徹底し確実な作業を実施することで、事故の未然防止を図る。  
○見える化した技術伝承項目を、より具体的に計画、実施することで効果的な知識及び技能の向上を図る。
- 車両課 … ○確認漏れによるヒューマンエラーの撲滅  
○動画マニュアル撮影技能の確立

## ■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、運輸技術部長及び各管理者が、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。

神戸新交通株式会社 安全管理体制体系図【令和4年度】



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。
乗務員指導管理者 (安全運転教育係長)	操縦員(列車等の運転業務に就く者及び予定される者をいう。)の資質の保持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。

なお、安全に関する重要な位置づけであることから、新型コロナウイルス感染予防対策を徹底したうえで、毎月欠かさず実施しています。



## ■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、輸送安全に関わる事項の報告、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。

なお、現場においても、シールドの設置や、フィジカルディスタンスを確保するなどの対策を講じています。



## ■社長・常務・安全統括管理者による現場査察

社長や常務、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。

査察では、基本動作の大切さなどについて社長自らが訓示として現場係員に伝え、小さなミスも起こさないための取り組みを実践しています。



## ■社長・常務・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・常務・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。

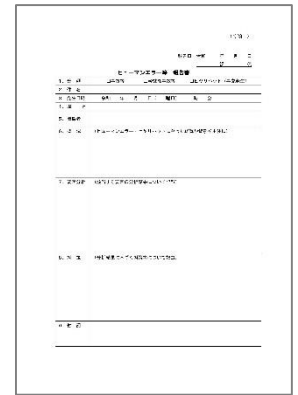
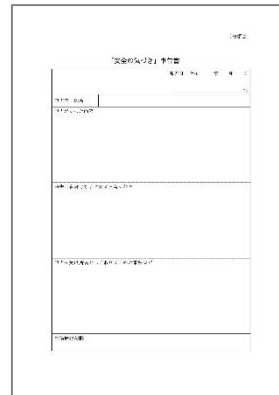
懇談会は、交通安全運動等の運動期間中など、部門毎に年5回開催し、安全に対する意識、職場の問題点などに関して、意見交換を行っています。現場係員からは、輸送安全や安全衛生などに関する多くの意見が出され、経営トップは現場の声を安全対策につなげるなど、その効果を発揮しています。



## ■「安全の気づき」申告制度

安全目標に掲げた「ヒューマンエラーに起因する輸送障害発生ゼロ件」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経験などを所属で口頭で速やかに申告できる「安全の気づき」制度について令和4年度より開始します。

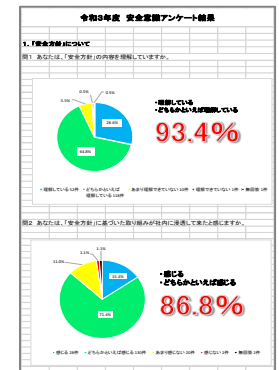
また、「安全の気づき」の申告を促進していくため、社員表彰制度と連携した報奨制度を設けています。



「安全の気づき」申告書

## ■安全意識アンケート

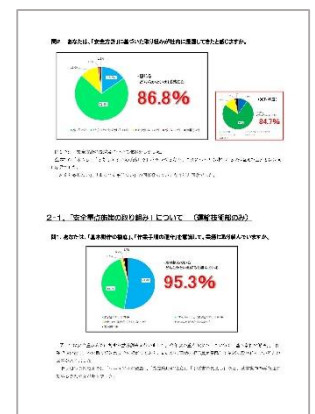
毎年、社員の安全に対する意識等を確認するため、アンケート調査を行っています。結果は、各管理者へ通知するとともに、各管理者は所属課員が「安全に対してどのように感じているか」、「安全管理の取組に不足している点は何か」などの実態をアンケート結果から把握し、対策を検討するなど、各課における安全対策の向上に役立てるほか、翌年度の安全重点施策の策定の基礎としても活用しています。



安全意識アンケート及びアンケート結果

## ■安全ニュースの発行

社員に対し、安全管理の取り組みに関する理解と意識の浸透を目的として、安全方針や重点施策などを周知するとともに、運行トラブルやヒューマンエラーなどの不安全事象に対する再発防止策などについて社内での情報共有化を図るため、必要に応じて「安全ニュース」を発行しています。



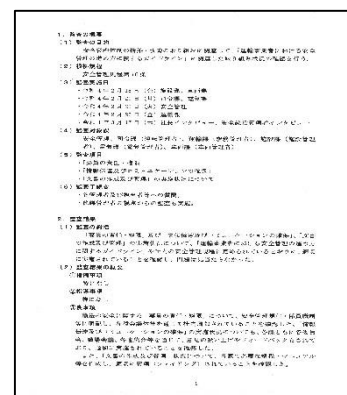
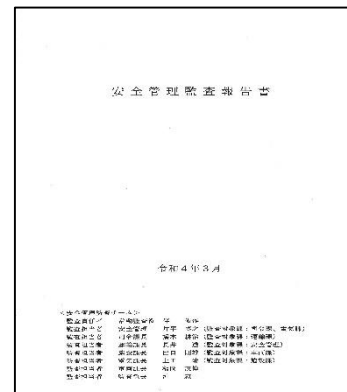
安全ニュース

## 安全管理監査

「運輸事業者における安全管理の進め方に関するガイドライン」に関連した取り組み状況等を確認するため、常勤監査役を中心とする安全管理監査チームは、安全管理規程第16条に規定する安全管理監査規程に基づき、安全管理監査を実施しています。経営トップによる輸送の安全の確保への関与状況を確認するため、社長、安全統括管理者へのインタビューを実施するとともに、ガイドライン項目におけるPDCAサイクルの機能状況を確認するため、書類・記録等の確認を実施しています。

### 【令和3年度安全管理監査内容】

- 令和4年3月17日(木) 社長、安全統括管理者へのインタビュー
- 令和4年2月18日(金)施設課・車両課、2月21日(月)司令課・電気課、2月22日(火)安全管理、2月25日(金)運輸課



### 監査項目

運輸技術部各課

- ・「要員の責任・権限」
- ・「情報伝達及びコミュニケーションの確保」
- ・「文書の作成及び管理」の実施状況について

### 実施した監査手続き

- ・各管理者及び担当者等への質問。
- ・他課管理者の視点からの監査も実施。

### 監査結果

・監査の総括

「要員の責任・権限」及び「情報伝達及びコミュニケーションの確保」、「文書の作成及び管理」の実施状況について、「運輸事業者における安全管理の進め方に関するガイドライン」や社内の安全管理規程に定められているとおりに、適切に実施されていることを確認し、問題は見当たらなかった。

良事項として輸送の安全に関する「要員の責任・権限」について、安全管理規程・係員職制等に明記し、各種会議体等を通じて社内周知されていることを確認した。「情報伝達及びコミュニケーションの確保」の実施状況についても、各課ともに各委員会、職場会議、各連絡会等を通じて、意見の吸い上げやフィードバックをされており、適切に実施されていることを確認した。

また、「文書の作成及び管理」状況について、各課で必要な規程・マニュアル等を作成し、適切に管理(ファイリング)されていることを確認した。



## ■安全関連設備投資

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。

令和3年度は、当社の保有する設備に対する鉄道事業設備投資として、18億7千5百万円の投資を行いました。その内、ポートアイランドのホームドア更新・六甲アイランド線の遠方監視制御装置更新をはじめとする老朽設備取替に10億1千万円、六甲アイランド線の新型車両導入をはじめとする車両設備関係に8億6百万円、その他安定輸送を維持するための工事に2千3百万円、合計で18億3千9百万円を安全関連設備投資に充て、安全性の維持・向上を図りました。

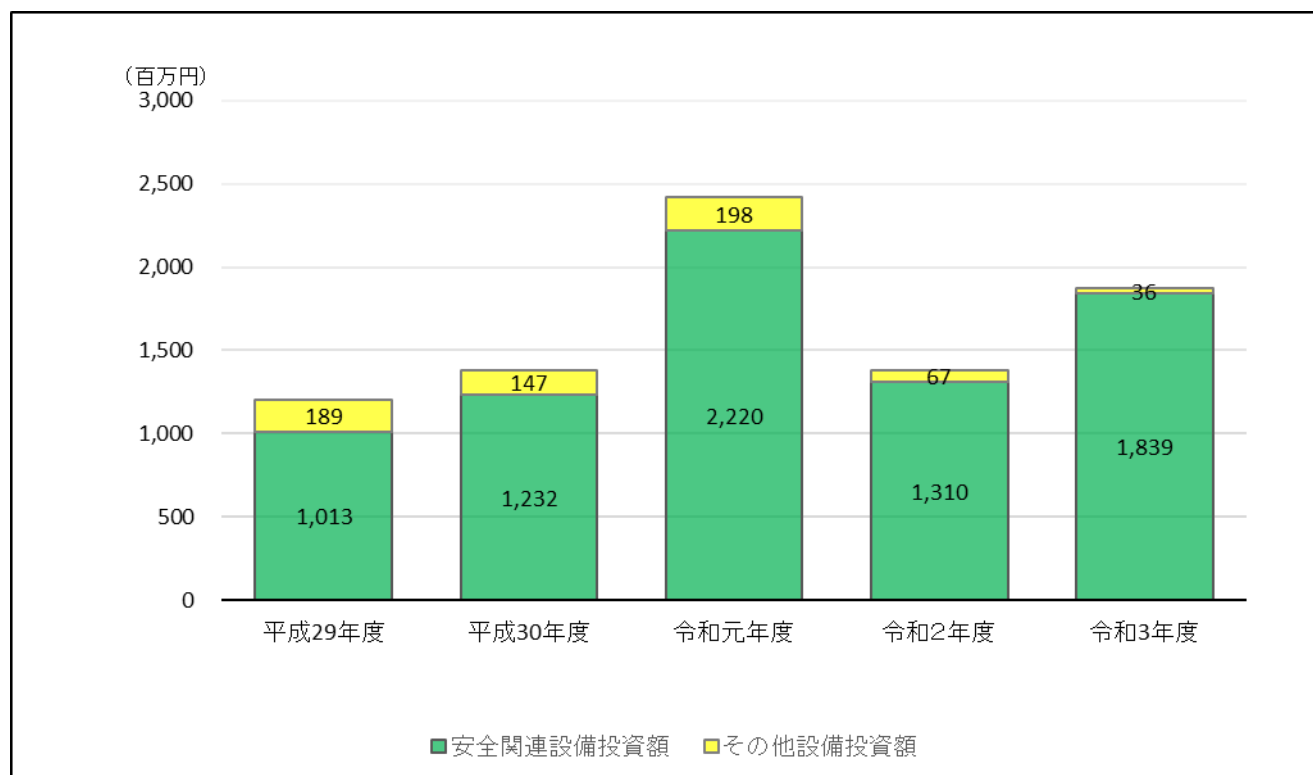
新型コロナウイルス感染症の影響を受け大幅な減収となるなか、安全を確保するために必要な投資は確実に実施するという確固たる決意のもと、必要な投資を実施しました。

このほか、軌道や駅舎の耐震補強などインフラ部における安全性の維持については、神戸市をはじめとする施設所有者と協議しながら、適切な対策を進めています。

### 安全関連設備投資額

(単位：百万円)

	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度
安全関連設備投資額	1,013	1,232	2,220	1,310	1,839
その他設備投資額	189	147	198	67	36
鉄道事業設備投資額	1,202	1,379	2,418	1,377	1,875
比率	84%	89%	92%	95%	98%



## ■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)など数多くの安全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、カーブでスピードを制限する機能を有しています。万一、列車が制限速度を超えようとした場合には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、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。地上からの出発指令により、ATC信号に合わせた目標速度で走行する定速制御、駅までの距離に合わせてスムーズに減速、停車する駅定位置停止(TASC)制御など各制御モードを組合せ、安定した運行を行います。



### ◇列車情報管理装置(TIMS)

列車情報管理装置は、指令情報(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、各機器から様々な状態情報(故障情報等)も一括管理し、モニタ表示器に車両情報として表示すると共に、車両異常発生時にはブレーキ指令を出力し、種々の情報を記録します。

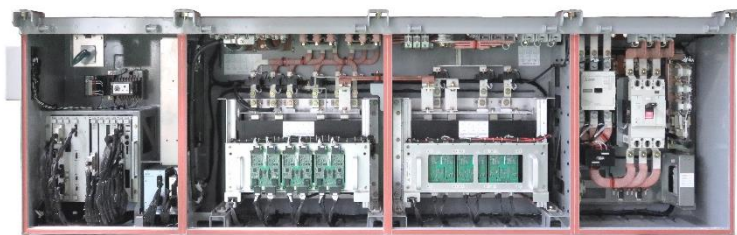
また、事故等発生時の事後要因解析のため、時間、速度、位置、力行指令、ブレーキ指令、自動列車制御装置(ATC)の動作等の情報について0.2秒ごとに連続して記録する運転状況記録機能を備えています。



### ◇主制御装置

列車の走行用モーターを制御する装置で刻々と変化するATOからの指令、列車速度に合わせ、電圧と周波数を変え、モーターの出力をスムーズに制御します。

減速時は必要なブレーキ力を演算しながら、モーターの回転エネルギーを電気エネルギーに変換して電車線に電力を返しています。



### ◇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。



## ◇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囲ま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、再びドアが開く仕組みになっています。



ホームドアと列車ドア

## ◇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、司令員が状況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。



ホームドア横の非常停止ボタン

## ◇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、駅ホームには連絡電話を、列車内及び券売機・精算機、改札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

## ■ 駅・車内の防犯対策

### ◇ 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。



### ◇ 車内防犯カメラ

ポートアイランド線2000形車両の一部と、六甲アイランド線3000形車両には防犯カメラを設置し、車内でのセキュリティを高めています。



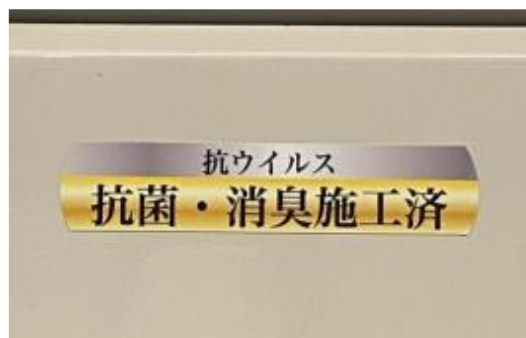
## ■ 新型コロナウイルス感染症防止対策

当社では、お客さま及び社員への新型コロナウイルス感染症予防のため、様々な対策に努めています。

- 全駅の改札口付近に、お客さま用の消毒用アルコールを設置しております。
- ポートライナー・六甲ライナー全車内には抗菌・抗ウイルスコーティングを施工し、定期的な車内消毒も実施しています。
- 六甲アイランド線3000形車両ではプラズマイオン発生機を設置しており、より衛生的な車内環境を提供しています。

なお、ポートライナーでは換気扇、六甲ライナーでは窓の開放による換気に加え、両線とも駅間の距離が短く頻繁にドアを開閉することで車内の空気の入れ換えが行われています。

今後も引き続き、鉄道事業の使命を果たすべく、お客さまと社員の安全と健康の確保に努めていきます。



抗菌・消臭施工済みステッカー

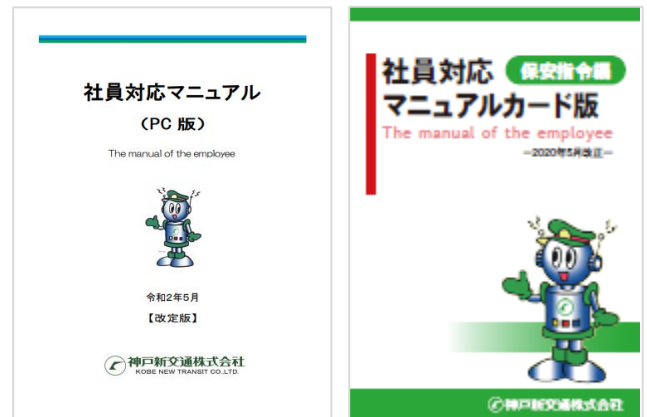


プラズマイオン発生機(3000形車両)

## ■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、安全かつ確か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)を携帯しています。



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。この場合は、軌道等の安全確認を行ったうえで運転を再開いたします。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、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。

状況により、お客様の車外への避難が必要となった場合を考慮し、先頭車両と最後部車両に非常用ハシゴを全列車に設置しています。

非常用ハシゴは、基本的には係員が扱うこととしていますが、緊急時にはお客様でも扱えるよう、ハシゴのカバーに取扱い説明を表示しています。



緊急地震速報システム



非常用ハシゴ

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います。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。



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、最大瞬間風速が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、司令所へ報告され、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います。

## ■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、いざという時のために、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、テロの発生に備え、研修やそれらを想定した訓練を定期的実施しています。

### ◇鉄道テロ対策訓練

当社では、大規模な災害や鉄道テロの発生に対応するため、社内研修をはじめ、関係機関と連携した大規模訓練を定期的実施してきました。

令和3年度に関東の鉄道車内で発生した傷害事件を受け、警察・消防と連携した訓練として不審者対応訓練を行い、緊急通報体制の確認、旅客の避難誘導、警察による不審者の確保、消防による負傷者の救出・救護、消火作業の実施などの対応訓練を令和4年5月に行いました。

昨今では新型コロナウイルス感染症の影響により、大規模な訓練などは実施が難しい状況ではありますが、今後も大規模イベントの開催を見据え、必要な関係機関とも連携を取りながら、社内の危機管理意識の向上を図ってまいります。

### ◇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年間教育訓練計画を策定し、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。また、入社から3年目までの社員に対し、年1回、車内非常口扉を開ける訓練や、ドアコック操作、非常停止ボタンの圧下など、無人運転に対応した内容の訓練を実施しています。



鉄道テロ対応訓練の様子(令和4年5月)



司令課  
全社員研修(非常口扉開)



施設課  
高所作業車使用による酸欠防止訓練



電気課  
トrolley線・架台及び支持碍子交換訓練



車両課  
タイヤローテーション作業



## ■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、通常操縦員は乗務していませんが、ほとんどの駅係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。

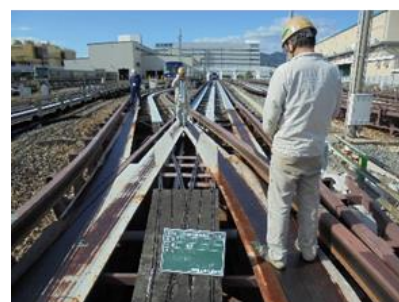
### 軌道狂い検査

線路は列車が所定の速度で安全に運転することができる状態に保持しておかなければなりません。そのために、軌道4原則である案内軌条間隔を年に1回以上、案内軌条の通り、走行路の水準及び高低の検査を5年に1回以上を行っております。



### 分岐器検査

分岐器は列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。



### 車止め検査

車止め装置は列車が万一滑走又逸走した場合に、列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。



### 橋梁定期点検

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等による近接目視により2年毎に検査を行っています。



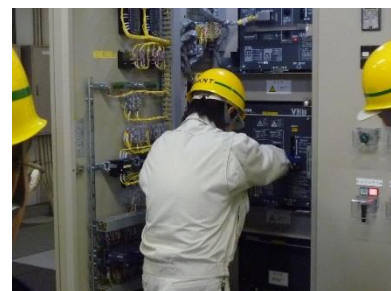
## ◇電気課

電気課では、変電所・電車線・軌道ループ線、転てつ機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。

### 変電所の点検

変電所は、電気の電圧を変える場所で、列車、駅構内にある信号・通信設備や照明などそれぞれ電圧の違う設備に、安定した電気を供給するための設備を設置しています。点検では絶縁物の取付状態や接続部の弛緩確認をして、安全確保に努めています。

(検査頻度1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、列車に電力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。

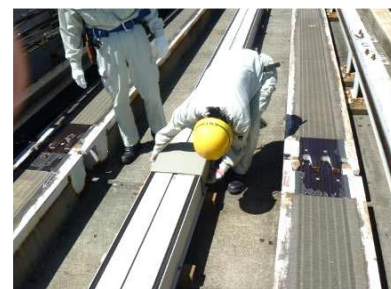
(検査頻度6回／年)



### 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、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)



### 転てつ機の点検

転てつ機は、列車の通り道を切り替える装置で、列車の運行上、大変重要な役割を担っています。電圧・電流の良否や内部端子の緩み等の点検、機械体の機構部にグリスを塗布するなど、設備の安全維持に努めています。

(検査頻度4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

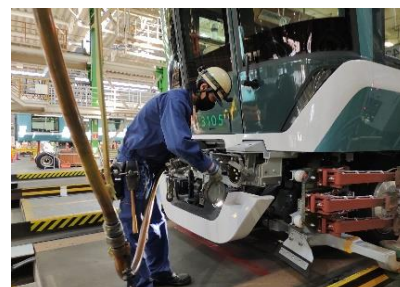
出入庫検査場において出庫車両の定位置停止機能、ドア開閉機能、前後進切換機能、列車無線通話機能等を確認し、使用前の車両が安全に運行できることを確認する検査です。

### 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。

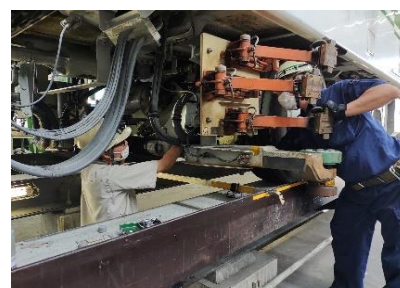
### 列車検査

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（台車や集電装置等）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。



### 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。

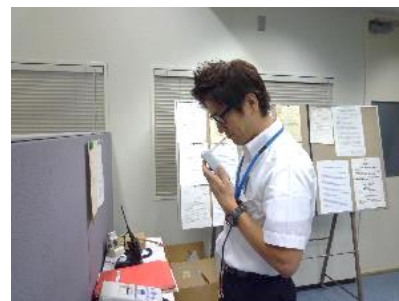


### 臨時検査

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、定期的に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を全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。



## ■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。

原因	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度
鉄道運転事故	0	0	0	0	0
インシデント	0	0	0	0	0
輸送障害	3	4	8	5	7

※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、列車に30分以上の遅延が発生した場合、また令和2年1月報告分より、遅延時間が30分未満であっても列車の運行を休止した場合、及び自然災害により運休が発生した場合についても輸送障害としています。

### ◇輸送障害の内訳

原因	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度
鉄道係員の場合	1	0	0	0	0
車両・鉄道施設の場合	2	3	6	3	5
鉄道外の場合 (第三者行為・火災等)	0	0	1	1	1
自然災害の場合 (水害・風害・雪害等)	0	1	1	1	1

### ◇輸送障害の概要（抜粋）

- 日時 令和3年5月17日 8時01分
- 場所 みなとじま駅2番線
- 状況
 

列車がみなとじま駅2番線に到着時、ATO装置の伝送ができなくなるATO伝送異常が発生し、到着した列車の扉とホーム扉が開かない状態となりました。司令所から伝送を再開するよう試みましたが不可であったため、中公園駅の運輸係員を派遣し、手動運転に切り換え扉を操作し、お客さまの乗降を確認のうえ運転を再開しました。

その後、次駅の中公園駅で運転を中止し、回送入庫しました。（最大遅延13分 運休3本）
- 原因 入庫後データを確認し、列車のATO/TASC送受信器1系のキャリア異常を確認しました。
- 再発防止策 ATO/TASC送受信器を予備と積み換え、車上試験及び構内試運転ならびに本線試運転を実施し、異常がないことを確認しました。

## ◇輸送障害の概要（抜粋）

- 日時 令和3年8月9日 10時50分～15時51分
- 場所 ポートターミナル駅～中公園駅、計算科学センター駅～神戸空港駅
- 状況
 

台風9号から変わった温帯低気圧の影響により、ポートピア大橋で30m/sを超える暴風を観測し、ポートターミナル駅～中公園駅で運転を見合わせ、10分後に運転再開。10時59分に空港連絡橋で暴風を観測したため、計算科学センター駅～神戸空港駅で運転を中止しました。

その後も断続的に暴風を観測しましたが、12時45分に運転を再開しました。

※ 運転再開時には15km/h以下の速度で、係員添乗による軌道上の安全確認を実施。軌道上の安全確認が終了した区間から45km/h以下の速度で引き続き係員による警戒添乗を実施しました。

15時51分に風速低下により全線において通常速度に復帰しました。（最大遅延49分 運休 16本）
- 原因 30m/sの暴風を観測したため

- 日時 令和4年1月12日 8時13分
- 場所 アイランド北口駅1番線
- 状況
 

列車がアイランド北口駅1番線を発車直後、車両故障が発生し列車が非常停止しました。

アイランドセンター駅の運輸係員を派遣し点検を行った結果、「ブレーキ不緩解」と判明、同駅で運転を中止し回送入庫しました。（最大遅延25分 運休 3本）
- 原因 入庫後、ブレーキ試験を行い調査しましたが故障が再発しませんでした。（原因不明）
- 再発防止策 当該列車はブレーキリレー盤、E型中継弁、不緩解検知用センサーを予備品と交換し、構内試運転を行いました。取り外したブレーキリレー盤、E型中継弁はメーカーの調査でも異常は見えなかったため、偶発的な故障と推定されます。

- 日時 令和4年3月25日 16時23分
- 場所 神戸空港駅1番線
- 状況
 

列車が神戸空港駅1番線に到着時、ATO装置の伝送ができなくなるATO伝送異常が発生し、到着した列車の扉とホームドアが開かない状態となりました。司令所から伝送の再開を試みましたが不可であったため、神戸空港駅の運輸係員を派遣し、手動運転に切り換え扉を操作しお客さまに降車いただきました。また、このダイヤ乱れのため、列車が下り貿易センター駅～ポートターミナル駅間で信号待ちのため駅間停止した際、自動運転での再出発が不可となり、手動運転により運転再開いたしました。（最大遅延28分 運休 1本）
- 原因
  - ・1系のATC/TASC送受信器の伝送情報が表示されていない状態が確認されました。（ATO伝送断）
  - ・列車のATC受信アンテナがATC/TDループの撚架部上に停止したため、信号がOA（赤信号）となっておりませんでした。（自動運転での再出発不可）
- 再発防止策
  - ・ATO/TASC送受信器を予備品に交換いたしました。（ATO伝送断）
  - ・当該撚架部を移設いたします。（自動運転での再出発不可）

## ■危険行為の防止に関するお願い


発車間際の駆け込み乗車は、周りのお客さまのご迷惑となりますのでおやめください。

安全運行・定時運行にご協力をお願いいたします。

**◆駆け込み乗車はおやめください◆**

発車間際の駆け込み乗車は、転倒事故につながるだけでなく、**列車の遅れの原因**となり、ご乗車されている**お客さまのご迷惑**にもなります。

**列車の安全運行・定時運行にご協力ください。**



車両の連結部は、カーブを走行する際に幅が狭くなり、大変危険です。連結部の黄色いラインの間に立つことはおやめいただきますようお願いいたします。



## ■車内で何かあった場合のお願い

- 不審者・不審物の発見
- 危険行為、迷惑行為の被害・目撃
- 急病人の発生
- 車両の異常(大きな音・振動等)など


車内で何か通常とは異なる状況がありましたら、お近くのインターホンでお知らせいただきますようお願いいたします。

**お願い**

**⚠️ この電車は自動運転をしています。**

- 不審者・不審物の発見
- 危険行為・迷惑行為の被害・目撃
- 急病人の発生
- 車両の異常(大きな音、振動等) など

車内で何かあったときは、**インターホンの通話ボタン**を押してください。



## ■乗車マナーに関するお願い

座席やスペースのゆずり合いについてのお願い。

- 荷物は膝の上に置いてね
- 足を閉じて座ろうね
- 隣に注意して読んでね
- 深く腰掛けて座ってね

マナーを守り、快適な車内の環境づくりにご協力をお願いいたします。

**座席からのお願いです。**



- 荷物はお膝の上に置いてね
- 足を閉じて座ろうね
- 隣に注意して読んでね
- 深く腰掛けて座ってね

皆様が気持ちよくご利用いただけますよう、座席やスペースのゆずり合いにご協力ください。

Please cooperate in giving each other seats and space. あなたのマナーで気持ちいい車両へ。



## ■エスカレーターのご利用に関するお願い

エスカレーターをご利用の際は、バランスを崩して転倒するなど、大きな事故を引き起こすことがあります。安全のため立ち止まり、手すりにおつかまり下さい。

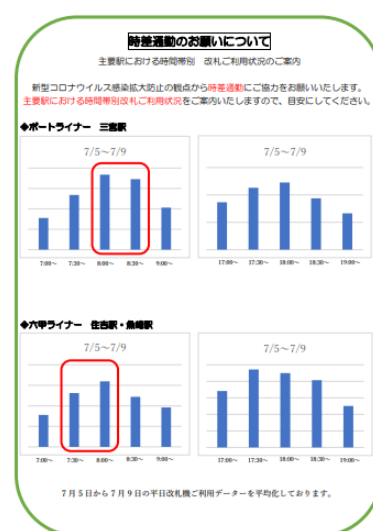
エスカレーターでの事故を防ぐためにも、ご利用マナーをお守りください。また、ご協力をお願いいたします。



## ■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。

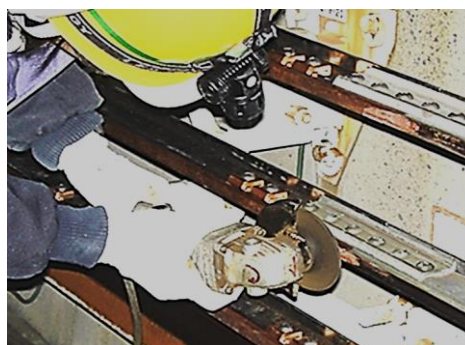
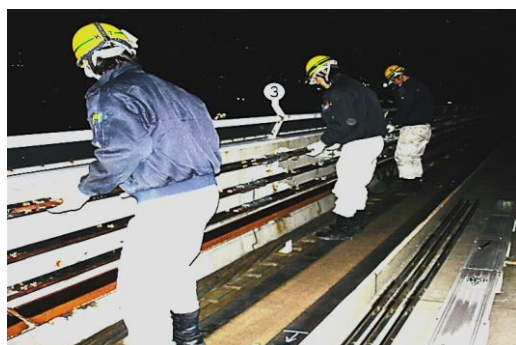
当社ホームページには、主要駅における時間帯別の改札ご利用状況を掲載しております。新型コロナウイルス感染防止の観点から、車内での密を避けるためにも、ご利用状況を目安にいただき、時差出勤のご協力をお願いいたします。



## ■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。



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。





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



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

神戸新交通

検索



Tel 078-302-2500(代表) Fax 078-302-4504  
月～金(年末年始、祝日除く)8時30分～17時30分

発行  
神戸新交通株式会社  
運輸技術部  
安全管理課