

2025

鉄道安全報告書



目 次

■ご利用のお客さまへ	1
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	
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	5
■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 管理職との意見交換会	
■「安全の気づき」申告制度	6
■安全意識アンケート	
■安全ニュースの発行	
■安全啓発活動	
輸送の安全確保に関する取り組みの確認	
■安全管理監査	7
お客さまの「安全・安心」のために	
■安全関連設備投資	8
■安全設備	9
■駅・車内の防犯対策 (第三者行為(テロ等)への対応)	11
■感染症防止対策	12
■緊急事態体制	
■防災体制	13
■教育訓練	14
■列車の安全・安定運行を支える各部門 の取り組み	17
■その他の取り組み	22
輸送の安全の実態	
■鉄道運転事故・インシデント・輸送障害	23
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	25
■車内で何かあった場合のお願い	
■声掛け・サポート運動に関するお願い	
■エスカレーターのご利用に関するお願い	26
■混雑緩和の取り組みに関するお願い	
■安全・安定運行のためのお願い	
ご利用のお客さま・地域の皆さまからの ご意見・ご要望	

■ご利用のお客さまへ

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。

当社は、「お客さまを第一に、安全で快適な時間と空間を提供します」との企業理念のもと、公共交通事業者としての責務である、輸送の安全確保に向けた取り組みを推進し、お客さまや社会からの信頼にお応えすべく努めております。



神戸新交通株式会社

代表取締役社長

辰馬 秀彦

2024年度の取り組みとしましては、ハード面では、ポートアイランド線の三宮駅変電設備や車両用集電装置の更新、六甲アイランド線のマリンパーク駅転てつ機の更新など、安全関連設備投資を着実に実施しました。また、ソフト面では、社員の「能動的・主体的な安全への取り組み」、「危機対応のスキルアップに向けた教育・訓練」を掲げ、事故・災害等発生時の迅速な体制構築のための情報伝達訓練のほか、実際に発生した輸送障害事例に即した対応検証と再発防止策の徹底など、社員の実践的な対応力の向上に努めました。

また、2024年8月に初めて南海トラフ地震臨時情報が発表されたことを受け、南海トラフ地震防災対策計画の改正や地震をテーマとした安全研修会を開催したほか、降積雪時の全社対応訓練の実施など、自然災害発生時の対応検証も行いました。

このような取り組みを通じ、当社の安全目標に掲げる「無事故運転の継続」は達成することができましたが、一方で、ヒューマンエラーなどにより運行遅延等を生じさせる事象があったことは謙虚に反省し、あらためて強い信念を持って安全・安定輸送に取り組んでまいります。

これからも、安全運行の維持に必要な設備投資を着実に実施するとともに、神戸空港の国際化にも対応する公共交通機関としての役割をしっかりと果たせるよう、社員一人ひとりがプロ意識を持ち、一丸となって輸送の安全に関する諸施策を計画的かつ積極的に推進してまいります。

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。

お客さまには、本報告書をご高覧いただき、安全運行のための忌憚のないご意見やご感想をお聞かせいただきますよう、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。

また、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、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。
8. 発災に備え、利用者や社員及び施設の被害軽減に取り組むとともに、発災後においては、安全を確保した後、速やかに事業の再開に全力で取り組む。

■安全目標

当社では、令和 6 年度においても「無事故運転の継続」を掲げて取り組んできた結果、過去 43 年間にわたり、責任事故ゼロ件を継続することができました。令和 7 年度においても、引き続き「無事故運転の継続」を掲げ、安全・安心輸送を提供させていただけるよう、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 7 年度 安全重点施策】

○基本動作の徹底による安全・確実な作業の推進

「指差確認喚呼、報告・復唱・確認会話」、「規程類の理解の深度化と遵守」の徹底により、安全を意識した行動を実践し安全、確実な作業を推進することで、輸送の安全性を確保する。

○安全の気づき申告の一層の定着化

安全の気づき申告制度の一層の定着化により、申告を促進し、関係課間で安全に関する施策の実現に向けた議論を活発化することで、全社的な安全に対する意識の向上につなげる。

司令課	…	○ 安全最優先の職場風土の醸成 ○ 安全の気づき申告の促進に向けた取り組みの強化
運輸課	…	○ 量質転化の実践 ○ 雑相(雑談・相談)の推進
施設課	…	○ 基本動作の徹底及び作業手順書のスパイラルアップによる安全性の向上 ○ 安全の気づき申告の活性化
電気課	…	○ 規程・作業手順の理解の深度化及び指差確認喚呼の徹底 ○ リスク感受性のさらなる向上
車両課	…	○ 規程の遵守と執務の厳正 ○ 活発な気づき申告による事故の芽の摘み取り

当社は、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。

The organizational chart illustrates the hierarchy of the Safety Promotion Committee (安全推進委員会) and its sub-committee, the Safety Promotion Implementation Committee (安全推進実行委員会).

安全推進委員会 (Safety Promotion Committee) is the top-level body, chaired by the **【委員長】社長 (Chairman, President)**. It oversees the **安全推進実行委員会 (Safety Promotion Implementation Committee)** and the **監査責任者 (常勤監査役) (Audit Responsible Person (Regular Audit Officer))**. The **監査室 (Audit Room)** is also under the oversight of the Audit Responsible Person.

The **安全推進実行委員会 (Safety Promotion Implementation Committee)** is chaired by the **【委員長】安全統括管理者 (Chairman, Safety Overall Manager)**. It oversees the **総務部長 (General Manager of General Affairs)**, the **人事・企画担当部長 (Human Resources & Planning Department Head)**, the **地域連携推進担当部長 (Regional Cooperation Promotion Department Head)**, and the **事業調整担当部長 (Business Adjustment Department Head)**.

The **安全推進委員会 (Safety Promotion Committee)** also oversees the **役員 (Officers)** and the **安全管理課 (事務局) (Safety Management Section (Secretariat))**.

The **安全管理課 (事務局) (Safety Management Section (Secretariat))** is responsible for the **乗務員指導管理者 (安全運転教育係長) (Trainee Guidance Manager (Safety Driving Education Section Head))**.

The **安全管理課 (事務局) (Safety Management Section (Secretariat))** also oversees the **運輸管理者 (司令課長) (Transportation Manager (Command Section Head))**, the **駅務管理者 (運輸課長) (Station Management Manager (Transportation Section Head))**, the **施設管理者 (施設課長) (Facility Management Manager (Facility Section Head))**, the **電気管理者 (電気課長) (Electrical Management Manager (Electrical Section Head))**, and the **車両管理者 (車両課長) (Vehicle Management Manager (Vehicle Section Head))**.

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。
運輸技術部長	安全統括管理者の指揮の下、下記の各管理者の行う業務を統括管理する。
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、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事項を管理する。
駅務管理者	安全統括管理者の指揮の下、駅務に関する事項を統括する。
施設管理者	安全統括管理者の指揮の下、鉄道土木施設に関する事項を統括する。
電気管理者	安全統括管理者の指揮の下、鉄道電気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。

■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、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

現場の会議や安全の気付き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。また、直接安全に関わらない部署へも安全担当部署が課内会議等に赴き、情報を共有しています。



■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、管理職との意見交換会

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社員へ伝える場として、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。また、経営トップが管理職（係長級）と輸送の安全に関する情報を共有すること目的として、令和5年度より管理職（係長級）との意見交換会を開催しています。

定期懇談会は、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、意見交換会は年2回、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

ヒューマンエラーに起因する運行トラブル等を未然に防止していくためには、ヒヤリハットなどの不安全事故についてだけでなく早期に把握し、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速やかに申告できる「安全の気づき」申告制度を令和4年度から開始し、令和6年度には10件の申告がありました。

また、「安全の気づき」の申告をさらに浸透させ、定着化を図るため、令和6年度に引き続き、令和7年度においても「安全の気づき申告の一層の定着化」を安全重点施策として掲げ、各職場において、申告の活発化に取り組んでいます。

氏名	所属	発生場所	発生時刻	発生状況	発生原因	発生結果
〇〇 〇〇	〇〇 〇〇	〇〇 〇〇	〇〇 〇〇	〇〇 〇〇	〇〇 〇〇	〇〇 〇〇

「安全の気づき」申告書(簡易版)

■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」、「安全管理の取組み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、社員の安全に対する意識の変化の把握や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。



アンケート報告書

■安全ニュースの発行(社内報に掲載)

社員に対し、安全管理の取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の周知、運行トラブルやヒューマンエラーなどの不安全事故に対する再発防止策の情報共有化、さらに安全管理の取組みの報告を行うことを目的として、社内報に「安全ニュース」(掲載は不定期)を掲載しています。



安全ニュース(社内報)

■安全啓発活動

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、安全啓発活動を実施しています。

令和6年度においては、車内の安全確保にご協力いただくため、年末年始の輸送等に関する安全総点検期間中の朝ラッシュ時間帯に、「車内で何かあったときはインターホンでお知らせください」とのチラシを封入したノベルティグッズ(カイロ)を主要駅で配付しました。



■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、ガイドラインの項目における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6年度の監査では、経営トップが安全管理体制の構築、維持、改善に主体的に関与し、適切に運営していること、また、各管理者等に対する監査においては、「安全重点施策」及び「関係法令等の遵守の確保」「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、適切に実施されていることを確認しました。

【令和6年度安全管理監査内容】

■令和7年2月10日(月)電気課、車両課、施設課

令和7年2月12日(水)運輸課、安全管理課

令和7年2月14日(金)社長、安全統括管理者インタビュー

令和7年2月18日(火)司令課

■監査項目

運輸技術部各課

- ・「安全重点施策」
- ・「関係法令等の遵守の確保」
- ・「文書の作成及び管理」

■実施した監査手続き

- ・社長、安全統括管理者へのインタビュー
- ・安全統括管理者による「安全管理の取組状況の自己チェックリスト」を活用した安全管理の取組状況の点検
- ・各管理者等への質問
- ・他課管理者の視点からの監査も実施

安全管理監査報告書

令和7年3月

＜安全管理監査チーム＞
 監査責任者 常勤監査役 高橋 寛樹
 監査担当者 安全管理課長 藤本 祥治（監査官兼務：司令課）
 監査担当者 司令課長 津崎 隆行（監査官兼務：運輸課）
 監査担当者 運輸課長 峰田 仁志（監査官兼務：安全管理課）
 監査担当者 施設課長 松岡 浩太（監査官兼務：車両課）
 監査担当者 電気課長 若島 信宏（監査官兼務：施設課）
 監査担当者 車両課長 伊藤 竜一（監査官兼務：車両課）
 監査担当者 施設課長 樋口 夢子

1. 監査の概要
- (1) 監査の目的
 安全管理体制の機能・改善の取り組みに関連して、「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」に関連した取り組み状況の確認を行う。
- (2) 監査規程
 安全管理規程第16条
- (3) 監査実施日
 ・令和7年2月10日(月) 電気課、車両課、施設課
 ・令和7年2月12日(水) 運輸課、安全管理課
 ・令和7年2月14日(金) 社長、安全統括管理者インタビュー
 ・令和7年2月18日(火) 司令課
- (4) 監査対象
 代表取締役社長、取締役（安全統括管理者）
 安全管理課、司令課（運輸管理者）、運輸課（駅務管理者）、施設課（施設管理者）、電気課（電気管理者）、車両課（車両管理者）
- (5) 監査項目（実施状況の確認）
 ・「安全重点施策」
 ・「関係法令等の遵守の確保」
 ・「文書の作成及び管理」
- (6) 監査手続き
 ・社長、安全統括管理者へのインタビュー
 ・安全統括管理者による「安全管理の取組状況の自己チェックリスト」を活用した安全管理の取組状況の点検
 ・各管理者等への質問
 ・他課管理者の視点からの監査も実施
2. 監査結果
- (1) 監査の結果
 社長へのインタビューにおいては、経営トップが安全管理体制の構築、維持、改善に主体的に関与し、適切に運営していることを確認した。安全統括管理者へのインタビュー及び「安全管理の取組状況の自己チェックリスト」を活用した点検においては、安全管理体制を維持、改善すること、課題又は問題点を把握し経営トップに報告、報告を行っていること、安全方針の周知徹底を図っていることを確認した。各管理者等への監査においては「安全重点施策」及び「関係法令等の遵守の確保」「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、適切に実施されていることを確認し、問題は発生しなかった。

また、各管理者が安全重点施策に取り組む中で新たな課題を見出し、有効性のある安全管理の取り組みを行っていることを確認した。

- (2) 監査結果の概要
- ① 監査結果
 特になし
- ② 監査結果
 特になし
- ③ 監査結果
 「安全重点施策」について、会社全体の安全重点施策を基に各課取り組みを定め、適切に課員に周知されていることを確認した。
 「関係法令等の遵守の確保」について、各課基準等に定める検査・点検周期の計画表を作成し、適切に管理・実施されていることを確認した。また、改正法に伴う規程等の改正や課員への周知についても適切に対応していることを確認した。
 「文書の作成及び管理」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。
- ④ 監査結果
 「安全重点施策の各課取り組み」において、課長や職員が自ら発表、企画を行う勉強会や訓練の実施や、「安全の気づき報告」を申し募る機会を整えるなど、社員が主体的、自発的に考え、行動できるような取り組みが行われていることを確認した。（各課での取り組みの詳細は【別添1】のとおり）
- ⑤ その他
 特になし

監査報告書

■安全関連設備投資

鉄道事業に関する設備について、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。

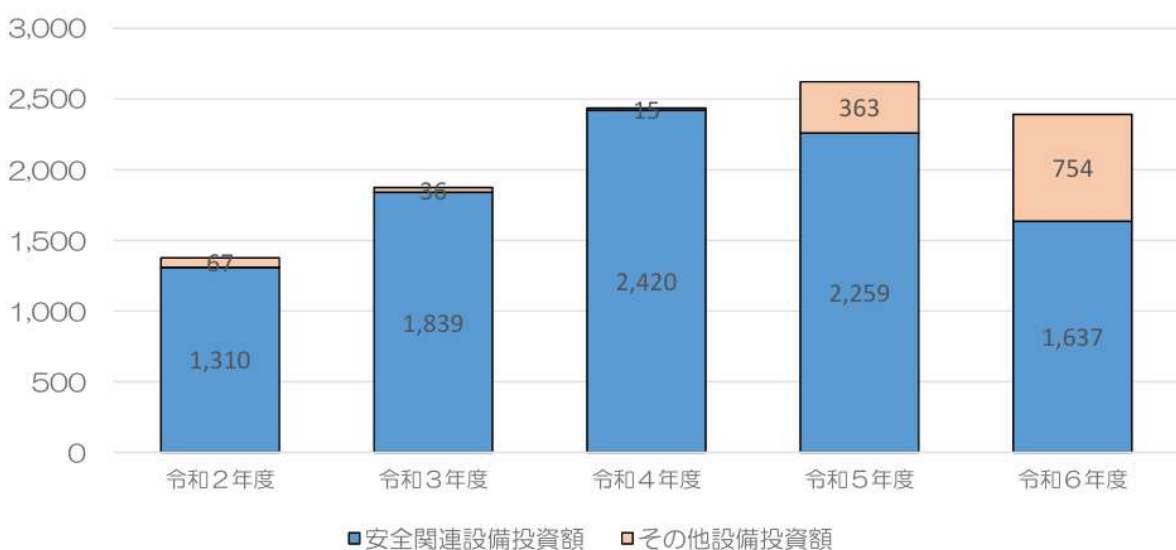
令和6年度は、当社の保有する設備に対する鉄道事業設備投資として、23億9,100万円の投資を行いました。その内、ハード面では、ポートアイランド線三宮駅の変電設備や車両用集電装置の更新、六甲アイランド線マリパーク駅の転てつ機の更新など、16億3,700万円を安全関連設備投資に充て、安全性の維持・向上を図りました。また、インフラ部における安全性の維持については、神戸市をはじめとする施設所有者と協議しながら、適切な対策を進めています。



(単位：百万円)

	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
安全関連設備投資額	1,310	1,839	2,420	2,259	1,637
その他設備投資額	67	36	15	363	754
鉄道事業設備投資額	1,377	1,875	2,435	2,622	2,391
比率	95%	98%	99%	86%	68%

(単位：百万円)



※令和6年度の「その他設備投資」の増額理由は、全駅券売機・精算機の更新等（744百万円）によるものです。

■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、お客様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、今までお客様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、列車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。減速時に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。



六甲アイランド線司令所



ホームドアと列車ドア

◇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。

◇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。非常停止ボタンを押すと直ちに非常ブレーキが作動し列車が停止します。



車内の非常停止ボタン

(ポートアイランド線 2000 形車両)



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。なお、車内インターホンについては、非常通話装置との位置づけをより明確化し、案内表示を強化しています。



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(第三者行為(テロ等)への対応)

第三者行為(テロ等)によって、重大な事態が予想される場合やその予告があった場合、不審者、不審物を発見した場合などには、巡回や監視の強化等による警戒を行うとともに、ゴミ箱、コインロッカーの使用中止、警察との連携を強化するなど、警戒レベルに応じた対応を行います。また、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。

これらの対応スキル向上のため、警察・消防との不審者対応訓練を実施しているほか、主要駅にはさす又、盾、防刃手袋を配備しています。

◇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、鉄道テロに対する抑止効果を高めるため、監視カメラには監視強化ステッカーを貼り付けています。



3000 形車両防犯カメラ

◇車内防犯カメラ

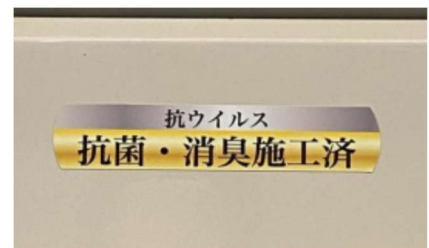
六甲アイランド線 3000 形車両には防犯カメラを設置し、車内でのセキュリティを高めています。また、ポートアイランド線 2000 形車両においても順次設置を進め、令和 7 年 5 月に全車両への設置が完了しました。

■感染症防止対策

当社では、感染症予防のため、様々な対策に取り組んでいます。

- 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。



抗菌・消臭施工済みステッカー

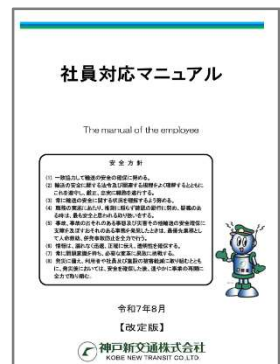


プラズマイオン発生機(3000 形車両)

■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、安全かつ的確な方法による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、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を整備しています。このマニュアルは、発生した輸送障害を検証し、見直しを図るとともに、QR コードから社員がいつでもマニュアルを確認できるようになっています。



■防災体制

◇地震対策

地震が発生した場合、本社ビル（ポートアイランド線中埠頭駅前）、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 弱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 弱以上の場合は、警報が鳴動するとともに、運行管理システムが自動で列車の非常停止を行い、司令員が案内放送を行います。



緊急地震速報システム



非常用ハシゴ

お客さまの車外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、緊急時にはお客さまでも扱えるよう、ハシゴのカバーに取扱い説明を表示しています。

阪神・淡路大震災により、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・プラットフォームとも、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 以上となったときには、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、走行路面の積雪や凍結時のスリップ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などを行います。

また、令和5年1月24日の降積雪により、運行に大きな影響が出たことから、より効果が見込まれる液体の融雪剤を導入するなどの改善を図りました。



液体融雪剤散布機



2000形車両の除雪ブラシ

◇火災対策

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、様々な危機が発生する可能性を考えて、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、テロ等の発生に備え、研修やそれらを想定した訓練を定期的の実施しています。

◇鉄道テロ対応訓練

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、関係機関と連携した大規模訓練を定期的の実施しています。

令和6年5月には、ポートアイランド線において、警察・消防と連携した不審者対応訓練を実施しました。訓練では、緊急通報体制の確認、お客様の避難誘導、警察による不審者の確保、消防による負傷者の救出・救護などを行いました。

今後とも、関係機関との連携を取りながら、訓練等による危機対応能力の向上を図ってまいります。



不審者対応訓練の様子
(令和6年5月)

◇安全研修会

平成18年度より社員の安全意識の高揚を図るため、全社員を対象とした安全研修会を実施しています。令和6年度は、防災(地震)をテーマとして、南海トラフ地震への備えに関する外部講師の講演、また、阪神・淡路大震災から30年を迎えるにあたり、発災当時の対応を振り返り、震災体験の風化防止に努めました。

研修後のアンケートでは、地震や津波などの自然災害に対する危機管理意識の向上に繋がったとの意見が多くありました。今後も引き続き、安全意識の醸成に繋がる効果的な研修会を実施してまいります。



◇全社対応訓練

降積雪対応タイムラインに基づく対策として、雪害対応手順を確認するとともに、新たに導入した液体タイプの融雪剤の散布検証など、社員の対応能力の向上を図るため、令和7年1月30日に全社対応訓練を実施しました。

訓練では、日本気象協会による予報(5 cmの降雪予測)を想定し、災害対策本部会議の実施および運営、雪害対応時の手動運転訓練、車両および軌道上での融雪剤散布要領の実践説明など、それぞれの現場で各班による訓練を行い、その状況を対策本部と中継で繋ぐことにより、リアルタイムで進捗状況を確認しました。



◇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、計画的に訓練等を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、車内非常口扉の操作や車両のドアコック操作、非常停止ボタンの圧下など、社員が現場でトラブルに遭遇した場合などを想定した訓練を実施しています。



司令課
全社員研修(非常口扉開)



司令課・運輸課
合同夜間異常対応訓練



施設課
案内軌条異音補修訓練



電気課
トリー線・架台及び支持碍子交換訓練



車両課
連結運転訓練

■列車の安全・安定運行を支える各部門の取り組み

当社では、司令課・運輸課の運輸部門と、施設課・電気課・車両課の技術部門が連携し、横断的な情報共有および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

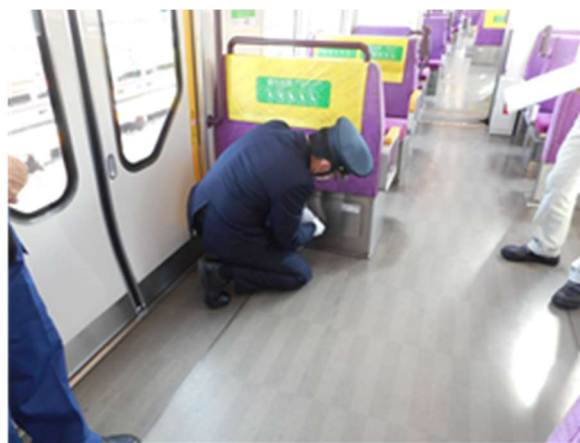


六甲アイランド線運輸司令所

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(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。



司令課・運輸課

◇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(SAS)を把握する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受診し、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。

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 回以上の周期で行っています。



分岐器検査

分岐器は列車の進行方向を変更するための設備で、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が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。



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異なる設備に、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）



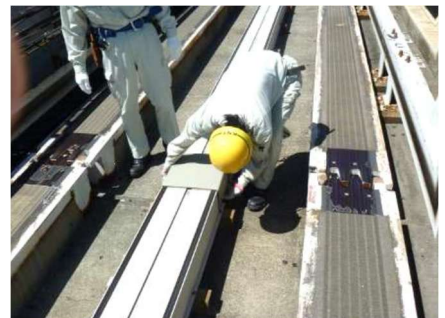
電車線の点検

電車線は、列車の側面に取付けられた集電装置と接することで、列車に電力を供給する重要な設備です。集電装置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のか、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及び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。

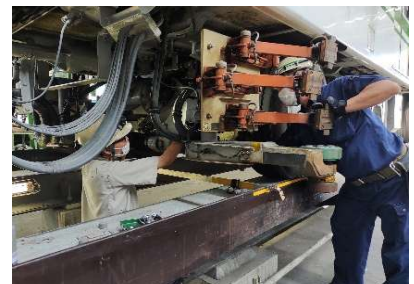
列車検査

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、車両の動力発生装置、走行装置、ブレーキ装置その他の重要な装置の主要部分について、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、要部を解体して車両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。



■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、ご高齢や身体に障害のあるお客さまに、安全・安心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。

◇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 年間にわたり運転事故およびインシデントは発生しておりませんが、車両や鉄道施設等に起因する輸送障害を生じることとなり、お客さまには、ご迷惑をおかけしたことを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	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6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	5	7	10	8	11

※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います。

◇輸送障害の内訳

原 因	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
鉄道係員	0	0	0	0	0
車両・鉄道施設	3	5	9	5	10
鉄道外 (第三者行為・火災等)	1	1	0	2	1
自然災害 (水害・風害・雪害等)	1	1	1	1	0

◇輸送障害の概要(抜粋)

日 時	令和6年7月2日 7時35分
場 所	魚崎駅～住吉駅間
状 況	列車が住吉駅到着時に車内で横揺れを感じたと、降車されたお客さまより申告がありました。 直ちに駅係員が乗車し、停車中の車内に傾き等が無いことを確認して住吉駅を発車しました。 住吉駅から魚崎駅へ走行中に添乗中の係員が通常とは違う揺れを確認したため、魚崎駅で営業

	運転を中止しました。その後、手動運転による低速運転で回送入庫しました。 (最大遅延 12分 運休 11本)
原因	揺れの原因は、一部のモーターの回転が正常ではなかったことから、突き上げるような振動が発生したものと考えられます。
再発防止策	入庫後起動試験を実施したところ、車内では前後への振動と突き上げるような振動、車外からの確認ではモーターの回転が正常動作でないことを確認しました。 また、運行状態の記録として、主制御モーターの過電流などの検知を確認するとともに、モーターの動作が他の車両と差異があることを確認しました。 このことから、原因は主制御ユニットであることが判明したため、同ユニットを予備器と取り換え、車上試験・電流値の確認・構内試走を行った後、本線試運転を実施し問題の無いことを確認しました。

日時	令和6年11月8日 18時42分
場所	三宮駅～貿易センター駅間
状況	列車が三宮駅から貿易センター駅を走行中に、停電が発生し緊急停止しました。1分後に試送電しましたが送電不可のため、当該列車に車両係員を派遣、集電装置の異常箇所を特定し、配線取外し及び集電装置の折りたたみ処置を実施しました。当該列車は貿易センター駅で営業運転を中止し回送中、市民広場駅を発車後、再度停電が発生し緊急停止しました。車両係員が確認した結果、自力走行不可と判断し、後続列車を救援列車として連結し、手動運転で回送入庫しました。 (最大遅延 155分 運休 82本)
原因	当該列車については、前日に集電装置の点検を車両メーカーにて実施しており、その点検終了後の集電装置取付けの際に、集電装置裏側の配線取付けボルトに接するように他の電線の取り回しが施されたことで、配線の被覆が傷つき、き電線短絡（配線がショートしたこと）による停電が発生したと推測されます。 また、市民広場駅出発後の分岐を通過する際、電車線の設置位置が進行方向右側から左側に変わりますが、今回、初めに行った処置において、集電装置の一部配線を取り外し、折りたたんだことにより、集電する方向が切り換わった際に必要な集電ができず、自力での走行が不可となりました。
再発防止策	①き電線短絡について 集電装置裏側の配線が配線取付けボルトに接触しないように配線取り回しを変更しました。 ②自力走行不能について 復旧処置の手順を再整備するとともに、当該箇所における電力供給の仕組みについて、改めて係員に周知し訓練により徹底を図りました。

■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。

ポートライナー、六甲ライナーでは、令和7年3月から主要駅等で「ライナーカード」をご希望の皆さまに配布し、お客さまへの安全啓発に取り組んでおります。

安全運行・定時運行にご協力をお願いいたします。



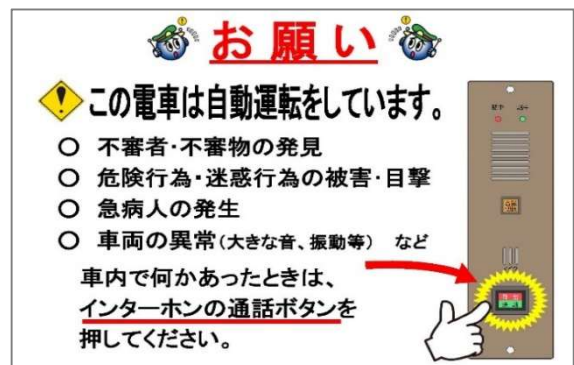
車両の連結部は、カーブを走行する際に幅が狭くなり、大変危険です。連結部の黄色いラインの間に立つことはおやめいただきますようお願いいたします。



■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。



■声掛け・サポート運動に関するお願い

「声かけ・サポート」運動は、お客さまに鉄道などの施設を安全に安心してご利用いただけるよう、お困りのお客さまに対して、社員から積極的に声をおかけするとともに、周囲のお客さまからもお声かけにご協力いただく取り組みです。



■エスカレーターのご利用に関するお願い

エスカレーターを歩いてご利用されると、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恐れがあります。

安全のため立ち止まり、手すりにつかまってお乗りください。

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すよう、ご協力をお願いいたします。



■混雑緩和の取り組みに関するお願い

ポートライナーの朝ラッシュ時間帯における混雑緩和を図るため、ポートライナー通勤定期券をお持ちの方に、朝ラッシュ時間帯(6:30～9:00)の指定の路線バスを無料で利用できる「共通乗車証社会実験」を実施しています。

なお、共通乗車証社会実験の参加には事前の申し込みが必要となります。



■安全・安定運行のためのお願い

お客さまに安全に、安心してご利用いただくため、沿線では昼夜を問わず点検・補修作業を実施しています。

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すので、何卒ご理解・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、今後とも、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)9時00分～17時00分

発 行
神戸新交通株式会社
運 輸 技 術 部
安 全 管 理 課