

安全報告書2018



2018年8月
山陽電気鉄道株式会社

鉄道編

1. 安全方針と安全管理体制

- (1) 輸送の安全を確保するための基本的な方針…………… 2
- (2) 安全管理体制…………… 3
- (3) 安全管理方法…………… 3

2. 事故等の状況

- (1) 鉄道運転事故…………… 5
- (2) 輸送障害…………… 5
- (3) インシデント…………… 6
- (4) 行政からの指導等…………… 6

3. 安全確保のための取り組み

- (1) 安全施策の実施状況…………… 7
 - 1) 全社的に強化した安全管理体制の継続…………… 7
 - 2) 運転保安係員に対する教育・訓練の充実…………… 7
 - 3) 「事故の芽」情報の収集活用強化…………… 11
 - 4) 踏切道における安全対策…………… 12
 - 5) プラットホームにおける安全対策…………… 14
 - 6) 列車運転中の安全対策…………… 16
 - 7) 経年施設および車両の修繕、更新…………… 19
- (2) 防災体制…………… 21
- (3) 緊急時の対応…………… 23
- (4) 安全への投資…………… 23

4. お客さま、沿線住民のみなさま、関係者さまとの連携

- (1) 駅情報ディスプレイの設置…………… 24
- (2) 踏切事故防止キャンペーン…………… 24
- (3) マナーアップキャンペーン…………… 24
- (4) お声かけ、見守りの実施…………… 24
- (5) 啓発活動…………… 25
- (6) 「こども 110 番の駅」の取り組み…………… 25
- (7) AED（自動体外式除細動器）…………… 25
- (8) 情報発信（山陽沿線 GUIDE「エスコート」）…………… 25
- (9) ホームページ…………… 26
- (10) 山陽 鉄道フェスティバル2017…………… 26

5. 山陽電車からご協力をお願い

- 踏切でのお願い…………… 27
- 駅のホーム上でのお願い…………… 27
- 列車内でのお願い…………… 28
- 不審物を発見した時は？…………… 29
- その他のお願い…………… 29

索道（ロープウェイ・観光リフト）編

1. 安全方針と安全管理体制

- (1) 輸送の安全を確保するための基本的な方針……………30
- (2) 安全管理体制……………30
- (3) 安全管理方法……………31

2. 事故等の状況

- (1) 索道運転事故……………33
- (2) インシデント……………33
- (3) 災害（地震や火災など）……………33
- (4) 行政からの指導等……………33

3. 安全確保のための取り組み

- (1) 安全施策の実施状況……………33
 - 1) 安全教育……………33
 - 2) 緊急時対応訓練……………34
 - 3) 「事故の芽」情報の収集と分析・活用の強化……………34
 - 4) 点検および検査……………34
- (2) 防災体制……………35
- (3) 緊急時の対応……………35
- (4) 安全への投資……………35

4. お客さまとの連携とお願い

- (1) 「お客さまの声」……………37
- (2) ホームページ……………37
- (3) AED（自動体外式除細動器）……………37
- (4) ご利用時のお願い……………37

本報告書は、鉄道事業法第 19 条の 4 および第 38 条に基づき、当社の輸送の安全への取り組みを、皆さまに広くご紹介するために作成したものです。

ごあいさつ

平素は、山陽電車ならびに須磨浦ロープウェイ、須磨浦観光リフトをご利用いただきまして、誠にありがとうございます。また、山陽電鉄グループをご愛顧賜り、厚く御礼申し上げます。

本年に入り、6月には大阪府北部地震、7月には西日本豪雨と大きな自然災害が続いております。被災された皆さまに、心よりお見舞い申し上げます。西日本豪雨におきましては、須磨浦公園駅～塩屋駅間において、隣接地からの土砂流入のため、長時間にわたる輸送障害が発生いたしました。ご利用のお客さま、沿線の皆さまには、ご不便ご迷惑をおかけいたしましたことを、改めましてお詫び申し上げます。

当社では、「安全・安心」を最優先事項として、鉄道事業と索道事業の輸送の安全を確保するために安全管理体制の整備に努めるとともに、ソフトとハードの両面から、積極的に安全対策の強化・改善を進めてきました。

鉄道事業におきましては、踏切での安全対策に積極的に取り組んでおります。

2014年度に自動車が通行可能なすべての踏切に障害物検知装置が完了したことに続き 2015年度にはすべての踏切および駅構内渡線道に非常通報ボタンの整備を完了しております。

そして2016年度より更なる安全性向上のため、自動車の通行が禁止されている踏切についても、地元の皆さまのご協力を得ながら、通行規制杭の設置による誤進入防止対策や障害物検知装置の設置を進めております。また、2017年度は、自動車通行量の多い踏切について、障害物検知装置動作時等に、連動して自動列車停止装置（ATS）を動作させ、より早い段階でより確実に列車を停止させる取り組みを始めており、現在38踏切に整備しております。

車両につきましては、3000系車両の代替として、2016年、6000系車両がデビューいたしました。安全性と快適性を兼ね備えた6000系については、2018年7月現在、8編成が運用を開始しており、より安全でより環境に優しい鉄道を目指し、今後も増備してまいります。

また、駅のバリアフリー化にも取り組んでおり、2017年度は江井ヶ島駅を改良しました。今後の方針といたしまして、まずは、1日あたり3,000人以上のご利用のある駅を優先して、整備に取り組んでまいります。

索道事業（ロープウェイ・観光リフト）におきましても、継続して異常時の取り扱いなどの安全教育と訓練を充実させるとともに、係員からヒヤリ・ハット事例等の「事故の芽」情報収集の取り組みにより、事故の未然防止に努めております。

「安全・安心」を絶対条件とし、よりお客さまに信頼してご利用いただけるよう、大規模な自然災害への対応も含めて、全社員で安全性の向上に取り組んでまいります。さらなるご支援・ご協力を賜りますようお願い申し上げます。

本報告書をご高覧いただき、ご意見、ご助言をお聞かせくださいますよう、重ねてお願い申し上げます。

山陽電気鉄道株式会社
取締役社長 上門 一裕



鉄道編

1. 安全方針と安全管理体制

(1) 輸送の安全を確保するための基本的な方針

安全に関する基本的な方針

(安全方針)

1. 私たちは、すべてにおいて安全を最優先します。
2. 私たちは、法令・規則を遵守し、執務を厳正に行います。
3. 私たちは、安全の維持向上に努め、不断の改善を行います。

(行動規範)

- (1) 協力一致して事故の防止に努め、お客さま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、運転の取扱いに関す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) 作業にあたっては、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) 作業にあたっては、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。
- (6) 事故、災害が発生したときは、併発事故の防止とお客さまの救護に全力を尽くさなければならない。
- (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、輸送の安全に関する業務上の改善を行わなければならない。

安全目標

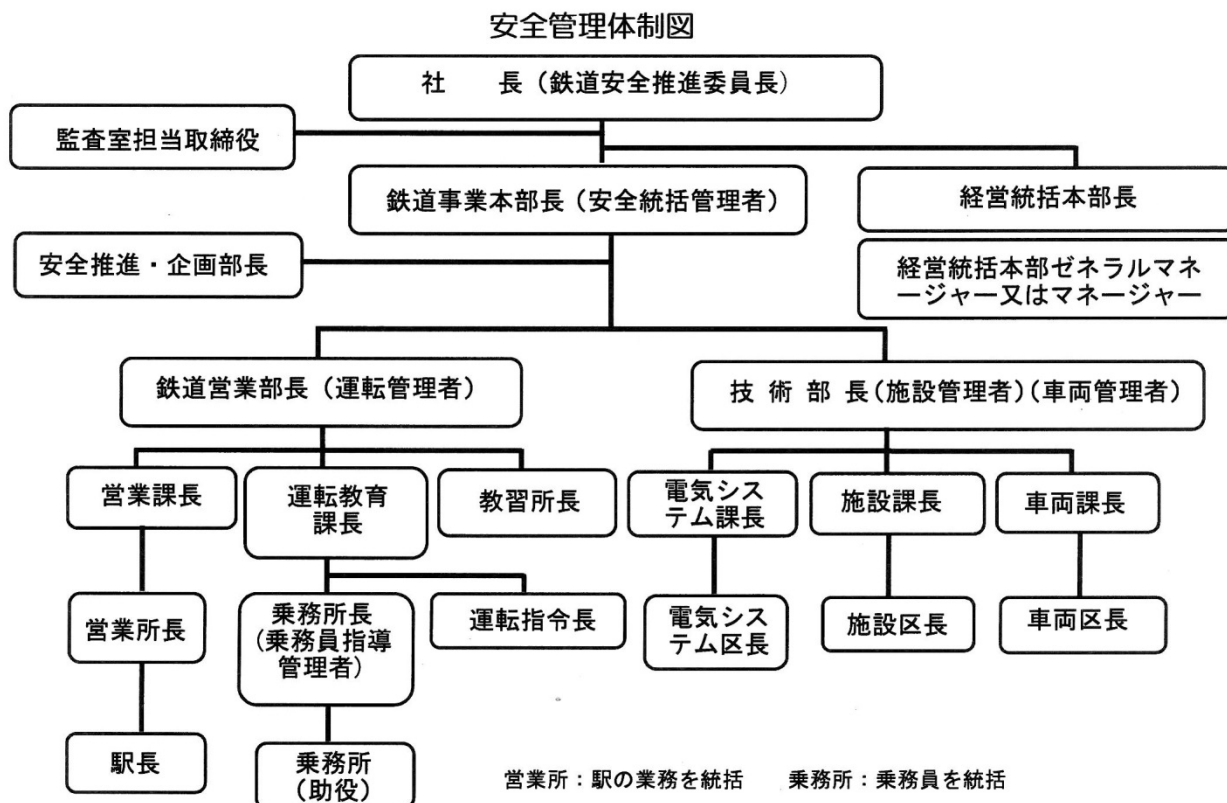
当社では、経営トップを含め全社一丸となった安全管理体制の強化を推進しており、次の事項を安全目標として取り組みを進めています。

(安全目標)

「有責事故」および「重大インシデント」ゼロを継続します。

(2) 安全管理体制

2006年10月に安全管理規程を制定し、社長をトップとする安全管理体制を構築しています。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、施設管理者、車両管理者等が、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。



(3) 安全管理方法

鉄道安全推進委員会

社長が委員長を務め、安全管理規程に定めた各責任者等によって構成され、毎月1回開催しています。



鉄道事業本部鉄道安全推進委員会

鉄道事業本部長が委員長を務め、鉄道事業本部の課長以上で構成され、毎週1回開催しています。



鉄道営業部安全推進指導会議

鉄道営業部長、安全担当部長、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。

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。

緊急事態の態勢

事故や災害の処置を鉄道事業本部で講じる必要がある場合に備えて、鉄道事業本部事故処理要領を制定しています。また、重大緊急事態（自然災害、重大事故等により長時間にわたる輸送障害、または多数の死傷者が発生した事態）に対処するため、社長を対策本部長とする全社的な対応態勢を定めた緊急事態対策実施要綱を制定しています。

現場巡視

社長、役員は月1回以上、安全統括管理者他各管理者および鉄道事業本部の管理職は週1回以上巡視を行い、現場の状況を確認しています。

内部監査

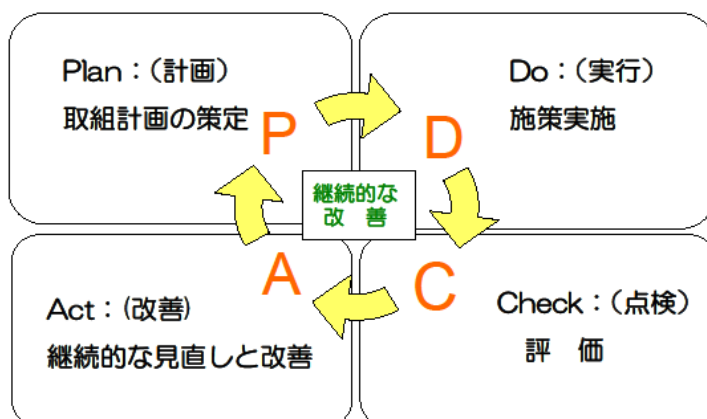
監査室による内部監査を年1回実施しています。また、安全推進・企画部による鉄道事業本部内の内部監査を、必要に応じて実施しており、内部監査の結果は、双方とも鉄道事業本部鉄道安全推進委員会で検討され、必要があれば改善を行い、鉄道安全推進委員会に報告されます。

安全マネジメントレビュー

毎年度末に、安全マネジメントレビューを実施し、安全方針、安全目標をはじめ安全管理方法、安全重点施策等の実施状況、改善事項、内部監査の状況などを確認し、見直し・改善を行っています。その結果を踏まえ、次年度の安全マネジメント計画を策定しています。

継続的改善

PDCA のマネジメントサイクルにより、安全方針、安全目標、安全重点施策、安全管理体制、教育・訓練等の実施状況を確認し、見直し改善を行っています。毎年度、継続的に改善を行うことで、輸送の安全を向上させています（スパイラルアップ）。



2. 事故等の状況

(1) 鉄道運転事故

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、鉄道人身障害事故および鉄道物損事故をいいます。

1) 2017年度の発生状況

2017年度に発生した鉄道運転事故は次の4件でした。

* 踏切障害事故…… 2件

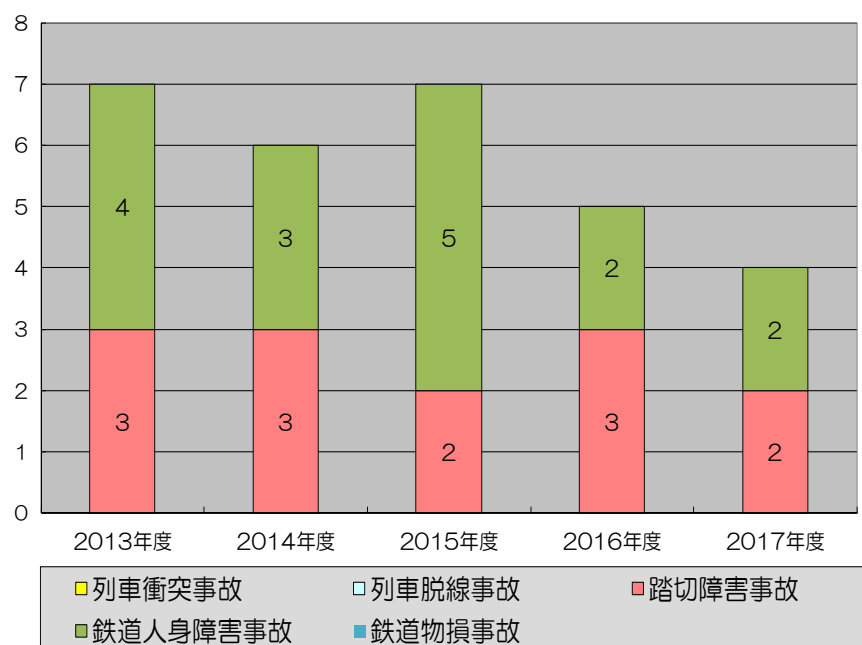
踏切道に人が立入り列車と接触した事例が1件、渡り切れなかった原動機付き自転車が列車と接触した事例が1件発生しました。

* 鉄道人身障害事故…… 2件

線路内に人が立入り列車に接触した事例が2件発生しました。

2) 再発防止の取組み

引き続き踏切道の安全対策を進めるとともに、啓発活動を続けてまいります。



鉄道運転事故件数の推移

(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。

1) 2017年度の発生状況

2017年度に発生した輸送障害は、次の6件でした。

* 鉄道内要因によるもの…… 1件

列車無線基地局内の電源装置が故障し、列車無線装置が不通となり、列車の運行を停止したものが1件発生しました。

* 鉄道外要因によるもの…… 3件

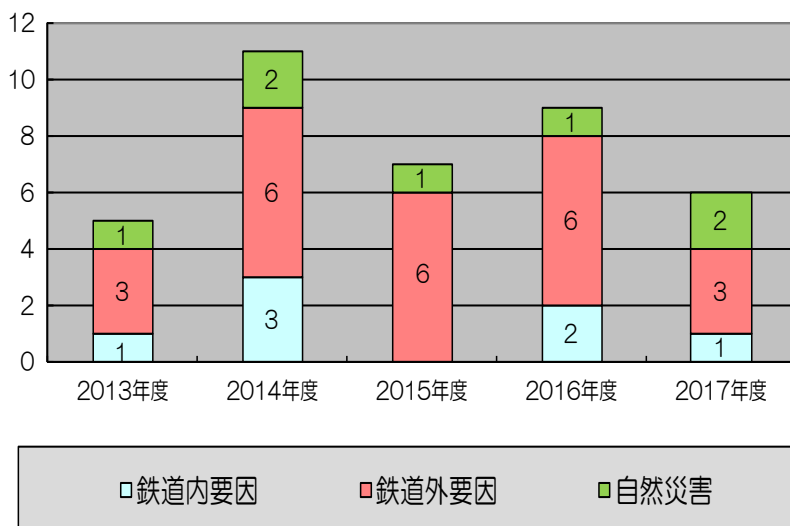
自動車が踏切で脱輪し立往生したことにより、列車が停止したものが1件、相手方の自殺行為によるものが2件発生しました。

*自然災害によるもの …… 2件

9月17日、台風接近による強風のため、東須磨一姫路間の運転を見合わせました。10月22日および23日、台風接近による強風のため、東二見一大塩間の運転を見合わせました。

2) 再発防止の取組み

列車無線基地局の不具合については、電源装置の不具合の兆候を早期に発見できるよう、故障発生箇所の状況を監視する回路を追加しました。また、故障が発生した場合に、速やかに復旧できるよう、予備部品一式を列車無線基地局に常備することとしました。



輸送障害件数の推移

(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。2017年度は、国土交通省へのインシデント報告はありませんでした。

年 度	2013	2014	2015	2016	2017
件 数	0	1	0	0	0

国土交通省へのインシデント報告件数の推移

(4) 行政からの指導等

2017年度は、行政からの指導等はありませんでした。

3. 安全確保のための取り組み

(1) 安全施策の実施状況

安全重点施策を含む各種安全施策の実施状況は、以下の通りです。

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

鉄道営業部および技術部の各部署で発生した事故・故障、ヒヤリ・ハット、運転保安リスクおよび安全施策に係る工事等の実施状況等の情報は、各部の会議体において対策等の検討が行われ、鉄道事業本部鉄道安全推進委員会を経て鉄道安全推進委員会に報告しています。

鉄道安全推進委員会での指摘並びに承認された事項は、鉄道事業本部鉄道安全推進委員会を経て各部の会議体にフィードバックして係員に周知しています。

・社長、役員、安全統括管理者他各管理者、管理職の巡視

社長、役員は月1回以上、安全統括管理者他各管理者および鉄道事業本部の管理職は週1回以上巡視を行い、現場の状況を確認しています。巡視結果により対策が必要と判断されたものは、各種委員会で検討して改善を図っています。

・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

各部署で実施計画を策定し、会議体を経て係員に周知すると共に、期間中には安全統括管理者および各管理者、監督者による巡視を行って取り組み状況を確認しました。

春の全国交通安全運動	4月
鉄道・軌道安全運転推進運動	7月
秋の全国交通安全運動	9月
年末年始の輸送等に関する安全総点検	12月～1月



安全統括管理者への実施状況報告
(年末年始の輸送等に関する安全総点検)

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

①運転指令室係員

毎月実施し、暴風雨等の自然災害およびテロ発生時並びに不審物発見時の対応、扉故障時の取り扱い等について教育を行いました。

②駅係員、乗務所監督者

2017年度は5回実施し、保安装置故障の場合の取り扱いや異常時や災害時対応の方法等について教育を行いました。

③乗務員（運転士、車掌）

全乗務員に対して、毎月1回2人～4人単位の対面指導教育を実施しています。



乗務員への対面指導教育

• 集合研修

乗務員や駅係員を集めて、安全統括管理者による講話や異常時における対応などを教育する集合研修を毎年行っています。2017年度は、新たに改良される安全設備のほか、インシデントとセクシャルハラスメントについてもテーマにしました。



乗務員への集合教育

• 教育担当者の能力開発強化

運転業務研究発表会や運転関係指導者講習会といった外部の発表会や講習会に参加し、当社における教育方法の参考とするため、他社の研修施設等を見学しました。また、通信教育による教育指導者教育も実施しました。

• OJT*や定例教育による技術継承の強化

技術部においては、業務経験の浅い係員に対する器具や工具の点検・取り扱い方法および検査業務の実施並びに保安装置故障時の処理等を熟練者によるOJTを行って技術継承を図っています。又、月に1度机上教育、取り扱い変更となった業務に対する教育を実施しました。

*OJT : On the Job Training : 仕事を通じての教育訓練

• 外部の研修、講習の参加増強および情報共有の強化

(社)日本鉄道運転協会で開催された各種研究会や講習会、(財)鉄道総合技術研究所で開催された各種講習会、勉強会や発表会並びに(社)日本鉄道電気技術協会主催の各種研修会に参加するとともに、他社訓練や設備の見学を行いました。

運輸安全マネジメントに関しては、関西鉄道協会で開催された(財)鉄道総合技術研究所による運輸安全マネジメント研修を受講した他、国土交通省主催の運輸安全マネジメントセミナーにも参加しました。

• 安全管理体制に関わる教育

安全管理体制における各管理者が、運輸安全マネジメント制度に関する理解を深め、安全マネジメントの更なる向上を目的とした社内運輸安全マネジメントセミナーを実施しました。



社内運輸安全マネジメントセミナー



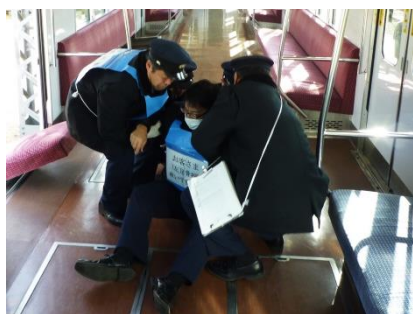
安全統括管理者の講義

・様々な状況での事故、故障を想定した訓練の実施

(緊急事態対応合同訓練)

重大事故が発生した場合に、正確な情報伝達、併発事故防止の処置(列車防護)、警察や消防への連絡、お客さまの救出救護、代替バス等の手配、復旧作業を安全・正確・迅速に行うことを目的とした、全社的な訓練を行っています。

2017年度は、降下している遮断桿を突き破り、踏切内に侵入した自動車に列車が接触して脱線する事故が発生したという想定で、12月12日に東二見車庫内で実施しました。



お客さまの救出



対策本部



車両復線作業



踏切復旧作業

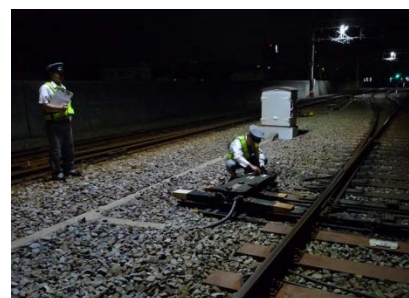
(実設訓練)

2017年度は、故障により信号機が正常に機能しない場合等に、確実な運転取り扱いを行うことを目的とした実設訓練を5駅で6回実施しました。

また、運転指令室では、異常時において指令員による乗務員への的確な指示と二次災害防止並びに列車の速やかな運転整理を行うことを目的とした実設訓練を6回実施しました。



運転指令室における実設訓練



明石駅における実設訓練(終電後)

(災害想定訓練)

2017年度は、和歌山沖で震度7の地震が発生し、大津波警報が発令されたとして、西代駅、垂水駅、東二見駅の3駅で地震・津波対応訓練を実施しました。また、駅構内での不審物発見時の訓練を大塩駅で実施しました。

それぞれ、関係各所への連絡やお客さまに対する情報伝達と避難場所の案内並びに避難誘導を行い、手順等を確認しました。

(姫路駅周辺・都市型災害対応訓練への参加)

2017年11月7日に姫路駅周辺にて実施された、大規模地震により多数の負傷者が発生した場合を想定した、消防機関、警察、医療機関、公共機関、事業所 合計23機関 約400名による、「姫路駅周辺・都市型災害対応訓練」に参加しました。



負傷者を臨時救護所に搬送する駅係員

(兵庫県南海トラフ地震津波一斉避難訓練に連動した訓練への参加)

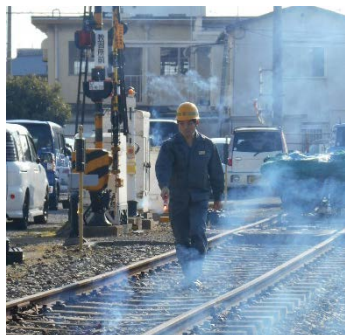
2017年11月1日に兵庫県が瀬戸内海沿岸で実施した、南海トラフ地震に連動した津波避難訓練に合わせ、緊急速報訓練と、津波浸水区間を走行中の列車からの避難誘導訓練を実施しました。

(列車防護訓練)

事故等が発生し、列車の運行に危険があると思われるとき、反向列車や後続列車を停止させる措置のことを「列車防護」といいます。列車防護を行う者として規定されている係員等に対して、定期的に訓練を行っています。

(脱線復旧訓練)

列車が脱線した場合を想定した復旧訓練を東二見車庫で行いました。



信号炎管による列車防護訓練



津波避難誘導訓練



脱線復旧訓練

そのほか駅消防訓練、消火訓練、レール折損時の応急処置訓練、保守用機械の非常訓練、搬送台車組立訓練等を実施しています。

3) 「事故の芽」情報の収集活用強化

・ヒヤリ・ハット事例、運転保安リスク情報収集の強化

各職場に、きづき情報収集箱を設置して情報を集めています。2017年度は、ヒヤリ・ハット事例^{*1}が62件、運転保安リスク情報^{*2}が57件寄せられました。別途、乗務員によるヒヤリ・ハット研究会も毎月開催しており、2ヶ月毎にテーマを決め、テーマ毎のヒヤリ・ハット事例やその対策について話し合いを行っています。



ヒヤリ・ハット研究会

^{*1}ヒヤリハット：業務中に体験した、ヒヤリとしたこと・ハットとしたこと

^{*2}運転保安リスク情報：体験はしていないが、事故につながる可能性がある気がかりなこと

・「事故の芽」情報の迅速な分析・活用の強化

ヒヤリ・ハット研究会の結果は壁新聞にして各点呼所乗務員休憩所に貼り出し、全乗務員に告知し、安全意識の向上を図っています。運転保安リスク情報については、2017年度は46件について改善策を決定しました。また、決定した改善策は、情報提供者に回答するとともに、情報ファイルにして職場に備え付け、全係員が閲覧できるようにしています。

～ 「事故の芽」情報による改善例 ～

乗務員より、朝ラッシュ時に優等列車を待避する藤江駅において、緊急時に速やかに対応できるよう、運転士がホーム上で待機するホーム先端付近に、ホーム非常通報押ボタンを増設することの提案があり、ホーム上はお客さまで混雑し、運転士はすぐに対応することが困難な状況であるため、提案どおり押ボタンを増設しました。

増設したホーム非常通報押ボタン



4) 踏切道における安全対策

大口径遮断桿

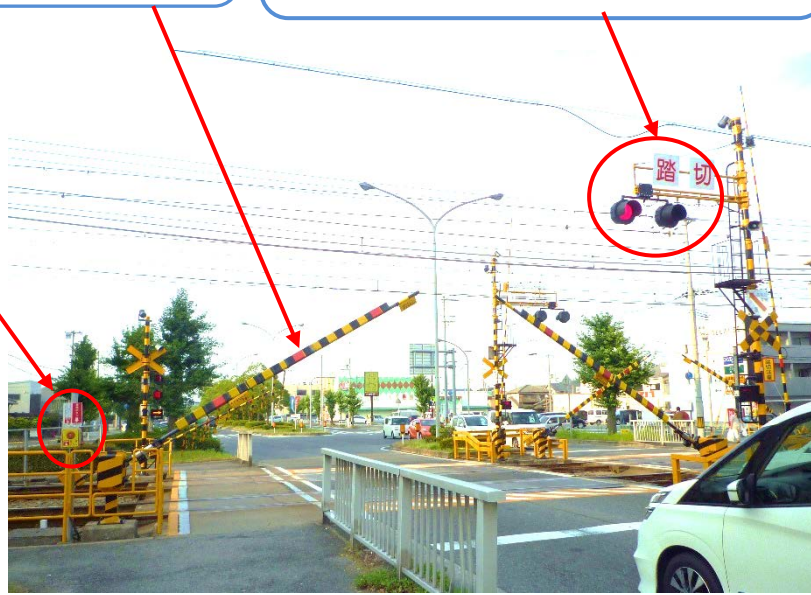
自動車の通行量の多い新下野田踏切に、遮断桿降下時の視認性向上のため大口径遮断桿を設置しています。

オーバーハング型警報装置

大型車の通行量が多い天井川東踏切と新下野田踏切の2踏切に、視認性向上のためオーバーハング型警報装置を設置しています。

踏切支障報知装置 (踏切非常通報ボタン)

ボタンを押すことで、特殊信号発光機により、踏切内の非常事態を接近する列車に知らせる踏切非常通報ボタンをすべての踏切に設置しています。



踏切支障報知装置 (障害物検知装置)

自動車が踏切内で動けなくなり、列車と接触する恐れがある場合等に、これを検知し特殊信号発光機により、接近する列車に知らせる障害物検知装置を、自動車が通行する139踏切すべてに設置しています。



全方向踏切警報灯

踏切警報灯の視認性を高めるため、全方向踏切警報灯の導入を進めています。2017年度は3か所の踏切に設置し、43か所に設置しています。



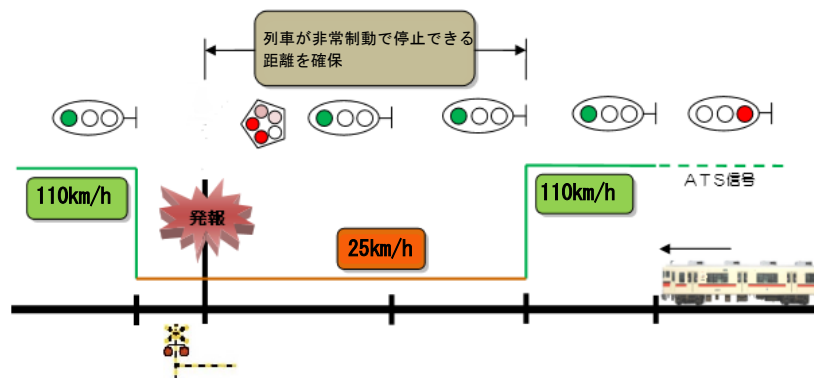
踏切警報灯の増設

高齢者や小学生など視線の低い方からも踏切警報灯をわかりやすくするため、低い位置に警報灯を増設しています。2017年度は渡り遅れの多い2か所の踏切を実施しました。



・踏切支障報知装置のATS連動化

踏切支障報知装置が動作した場合に、接近する列車のATSブレーキを動作させることで、運転士に知らせるとともに、踏切までに停止できる速度に自動的に減速させる改良を行いました。2017年度は12か所に設置し、38か所の踏切がATS連動化されました。



踏切支障報知装置が動作した際のATSの動き (一例)

- 拡幅整備、統廃合

沿線住民のみならず自治体の協力を得て、踏切の拡幅整備、統廃合を進めています。

- 通行規制強化

踏切の幅員や周辺状況を考慮して、自動車全面通行禁止や二輪車・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について、警察や自治体等関係先と協議して、踏切での安全確保に努めています。2017年度は、自動車通行禁止の3踏切について、地元自治会等の協力を得て、杭規制を実施しました。



規制杭を設置した的形地蔵前踏切

- 連続立体交差事業の推進

連続立体交差事業とは、鉄道を高架化あるいは地下化することにより踏切を廃止し、道路交通の円滑化と列車運行の安全化を目的とした事業です。2006年、工事着手した明石市内の明石駅西方の明石川から林崎松江海岸駅にかけて約1.9kmを高架化する工事は、2015年に線路の高架線への切り替えを行い、9か所の踏切を廃止しました。本事業は、2018年3月をもって全て完了しました。



側道が整備された西新町駅付近

- 通行車両、通行人への安全啓発活動の継続

全国交通安全運動並びに踏切事故防止キャンペーン実施期間中に、通行人の渡り遅れや障害物検知装置の動作回数が多い踏切を主に、計14踏切において通行人や通行車両に対して啓発活動を行いました。



天井川東踏切での啓発活動

5) プラットホームにおける安全対策



列車接近案内装置の増備

列車の接近を知らせる列車接近案内装置の整備を進めています。2017年度は、姫路駅（1、2番線）西飾磨駅の2駅に設置しました。



内方線の設置

目の不自由なお客さまにホームの内側をお知らせする内方線を全駅に設置しています。



ホーム非常通報装置

お客さまがホームから転落された場合や、危険を感じ列車を緊急停止させる必要がある場合に、ボタンを押すことにより、列車に非常事態を知らせる非常通報装置を全駅に設置しています。

固定式ホーム柵

舞子公園駅には、ホームからの転落を防ぐために、固定式ホーム柵を設置しています。



楯状ゴム

須磨寺駅には、ホーム端部にゴムブロックを取りつけてホームと車両のすき間を縮小しています。



足元灯

曲線ホーム等、ホームと車両のすき間が大きいところには、注意喚起のため足元灯を設置しています。



CPライン

幅の狭い一部のホームでは、危険をより強く意識してもらえるよう、端部を赤系色に着色しています。



列車が停車中のときの様子



ホーム転落検知装置

滝の茶屋駅には、列車とホームの隙間に転落された場合、ホーム下に設置した検知マットで検知し乗務員に非常信号で知らせる、ホーム転落検知装置を設置しています。



- 駅構内渡線道の安全対策

ホームへの渡線道がある駅については、お客さまによる渡線道の渡り遅れ等列車を緊急に停止させる必要がある場合に、ボタンを押すことにより、列車に非常事態を知らせる非常通報ボタンを、全ての渡線道に設置しています。さらに渡線道へ注意喚起看板を、全ての渡線道に設置しています。



月見山駅に設置している渡線道用注意喚起看板



渡線道に設置している非常通報ボタン

- ホームと車両の段差解消

ホームでの安全対策として、ホームと車両の段差解消のほか、駅設備のバリアフリー化工事を進めています。

- 車両連結部の転落防止用外幌設置

列車停車中、ホームから車両連結部への転落を防ぐ安全対策として、全車両の車両連結部へ転落防止用外幌を設置しています。



転落防止用外幌

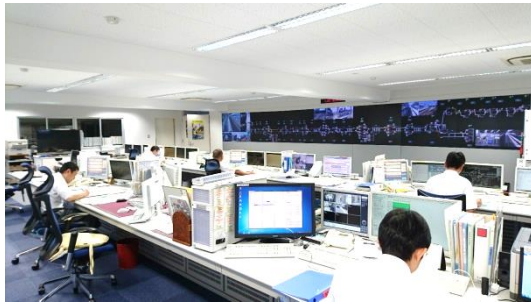
6) 列車運転中の安全対策

・列車運行管理システム

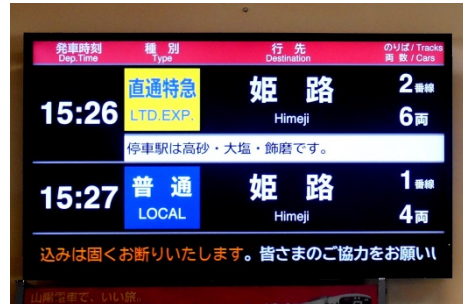
列車の運行監視、進路制御、旅客案内を集中的に自動管理するシステムを、列車運行管理システムといいます。

列車の運行管理を行う運転指令室は、全線の列車の現在位置がわかる列車運行表示盤により、列車の運行監視を行っています。事故や災害等が発生したときには、列車の運行順序や待避駅の変更、途中駅での折り返しなど、列車運行に関するあらゆる指令を行います。このような突如の事態に対応できるよう、運転指令室では定期的に訓練を行っており、指令員教習用の訓練装置も設置しています。

また、各駅に設置された遠隔カメラからの現地映像を確認することができるほか、駅に設置している行先案内表示機等の集中管理も行っています。



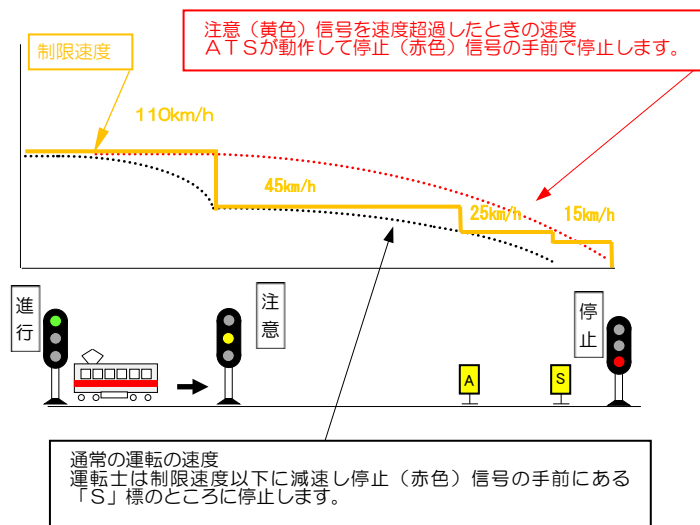
運転指令室



行先案内表示機

・ATS【自動列車停止装置】

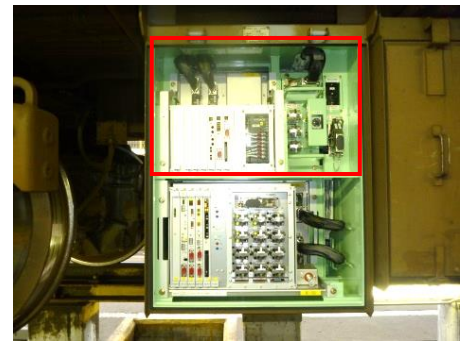
列車は、信号機の示す制限速度以下で運転すること（注意信号（黄）は45km/h以下、停止信号（赤）は、手前で停止など）で、前方の列車との衝突を防いでいます。ATS（自動列車停止装置）とは、列車が信号機の制限速度を超過した場合、自動的にブレーキが作動し、減速、または停止させる安全装置です。当社では列車速度が制限速度を超過していないか、連続的にチェックする方式を採用しています。



A標：停止信号に対する制限速度が45km/hから25km/hに変わる地点
S標：停止信号に対する制限速度が25km/hから15km/hに変わる地点

- 運転状況記録装置

事故やインシデントまたは車両に異常が発生した際に、その状況を把握、分析して再発防止策につなげることを目的として、全編成に運転状況記録装置を設置しています。この装置は、列車の運転速度、運転士のブレーキ操作、ATSの動作状況などを、連続的に記録しています。



運転状況記録装置

- 運転士異常時列車停止装置【デッドマン装置】

列車運転中に運転士が何らかの原因で運転不能の状態に陥った時に、直ちに列車を停止させるデッドマン装置を全編成に取り付けています。主幹制御器（マスターコントローラー）のハンドルから手を放すと非常ブレーキが作動する仕組みになっています。



ハンドルに設置したデッドマン装置

- 列車接近警報装置

線路内作業時の安全対策として、列車接近警報装置の設置を進めています。従来の装置は警報音により列車の接近を知らせていましたが、2010年度から表示灯の点滅により列車の接近を知らせる方式を採用しています。列車が接近すると、上り線は黄色、下り線は青色の表示灯が点滅します。2017年度は須磨寺駅西側、滝の茶屋駅～東垂水駅間に設置しました。



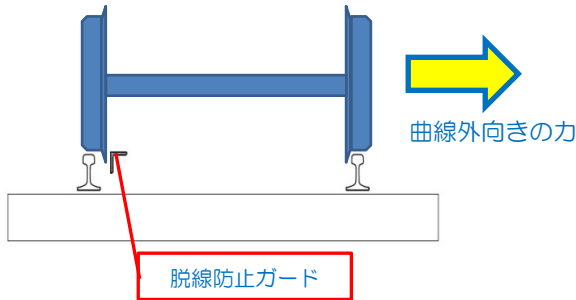
須磨寺駅付近の列車接近警報装置



東垂水駅付近の列車接近警報装置

- 脱線防止ガード

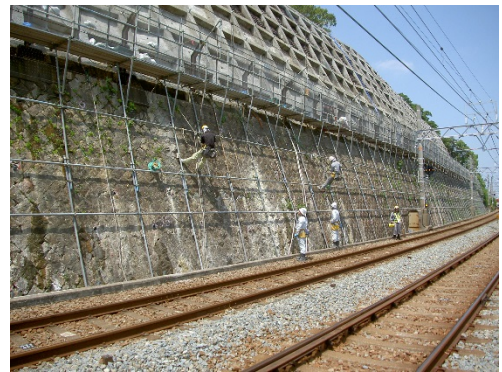
曲線半径が250m未満の急曲線には、列車の脱線を防止するための脱線防止ガードを設置しています。



東垂水駅付近の脱線防止ガード

- 法面防護

須磨浦公園駅～塩屋駅間の急斜面に隣接している区間の防護工事を進めています。2017年度末で工事がほぼ完成したため、当該箇所での落石等による輸送障害の発生の可能性はなくなりました。しかしながら、隣接区間において、2018年7月 西日本豪雨の際、土砂流入が発生したことを受け、周辺地域のさらなる災害対策を進めていきます。



法面防護工事の状況

- 落車検知装置

曾根駅～的形駅間、線路の際を並走している国道曲線区間には、自動車が見守り線内へ転落し検知線を切断した時に、列車に異常を知らせる落車検知装置を設置しています。異常を検知した場合は、特殊信号発光機を動作させて運転士に知らせるとともに、接近する列車のATSブレーキを動作させて、検知箇所までに停止できる速度に自動的に減速させます。



大塩駅～的形駅間の検知線

- 線路内立入防止柵

線路内や線路際に人が立ち入る恐れのある箇所への立入防止柵の設置・更新を進めています。2017年度は、西江井ヶ島駅～魚住駅間、西二見駅～播磨町駅間に設置しました。



西江井ヶ島駅～魚住駅間の立入防止柵



西二見駅～播磨町駅間の立入防止柵

7) 経年施設および車両の修繕、更新

・電気設備強化

(支持物強化)

2017年度は、江井ヶ島駅～西江井ヶ島駅間の電柱とトラスビームを更新しました。

(踏切自動遮断機更新)

2017年度は老朽化した踏切自動遮断機を22台更新しました。

・橋梁改良

(構造改良)

2017年度より須磨浦公園駅～塩屋駅間の境川橋りょうの更新工事を行っております。(2018年7月完成)

・軌道強化

(レールの更新)

老朽化したレールを更新するとともに継目を溶接する工事を順次実施しています。この工事は安全性の向上のほか、乗り心地の改善および騒音振動の軽減にもなります。2017年度は、曾根駅～大塩駅間の820mについて実施しました。

(コンクリート製まくらぎ化)

2017年度は、天満駅下り線の老朽化した木製まくらぎを、コンクリート製まくらぎに交換しました。これにより、全線のまくらぎのうち、約93%がコンクリート製まくらぎ等高耐久まくらぎとなりました。



更新された江井ヶ島駅～西江井ヶ島駅間の支持物



コンクリート製となった境川橋りょう
(工事中的のようす)



大塩駅付近のレール更新箇所



天満駅下り線 まくらぎ更新箇所

(橋用まくらぎ更新)

2017年度は、曾根駅～大塩駅間の天川橋りょうの橋用まくらぎを更新しました。



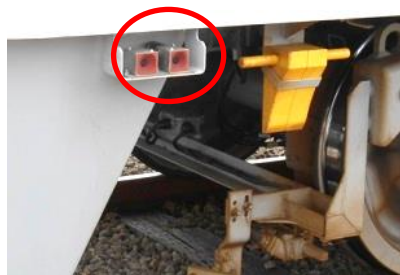
天川橋りょう上り線 まくらぎ更新箇所

• 車両新造

老朽化した3000系車両の代替として、6000系車両の新造を進めています。2017年度は3編成9両を新造し、現在3両編成8編成を運用しています。この車両には、ホームの無い場所でドアが開くことを防止する「ドア誤扱い防止装置」や座席の端部や中間に衝撃時に着座のお客さまを守る袖仕切り・中仕切りを設置しています。バリアフリー設備としてはドアの開閉時にはブザーの鳴動と赤色ランプの点滅によりドアの開閉を予告し、ドアが開いている時は音でドアの状態を案内する誘導鈴を設置、また、ドアの上には映像による車内案内表示器を設置しました。車いすスペースを各車両に1か所設置し、乗務員と会話可能な非常ボタンを車両の連結部と車いすスペースの2か所に設けています。



外観



ドア誤扱い防止装置センサー



車内



開閉予告ランプ



車内案内表示器



車いすスペース

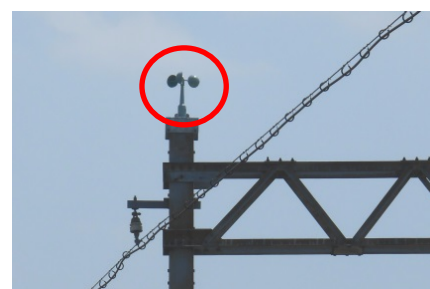
(2) 防災体制

(防災体制要綱)

自然災害の発生を未然に予測し、必要により列車の運転を休止するなど、的確迅速な対策をとることによって、輸送の安全の確保を図ることを目的とした「防災体制要綱」を定めています。異常気象時には、各種観測データによる運行規制を実施するとともに、状況に応じた係員による巡回を行うことで、列車の安全運行確保に努めています。

(風速計)

滝の茶屋駅、東二見駅、加古川橋りょう、洗川橋りょう、市川橋りょうの5か所に設置しています。計測した風速が規制値に達した場合は、区間を定めて列車の運転速度規制や運転見合わせを行います。



橋りょう上に設置した風速計

(自動雨量計)

東須磨車庫、須磨浦公園駅、明石駅、的形駅と妻鹿駅の5か所に設置しています。計測した雨量が規制値に達した場合は、区間を定めて列車の運転速度規制や運転見合わせを行います。



駅に設置した雨量計

(河川水位計)

沿線の河川の水位をリアルタイムで観測するため、加古川、洗川、天川、市川、夢前川に水位計を設置しています。橋りょうの桁下の水位が、警戒水位に近づき、危険と判断した時は、列車の運転を見合わせます。



橋りょうに設置した水位計

(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、東須磨、東二見、飾磨に地震計を設置しています。また、気象庁が配信する緊急地震速報を受報しています。地震計で震度4以上を感知した時、または緊急地震速報で震度4以上の予報を受報した時は、列車無線により警報を自動的に発報し、直ちに全列車を安全な場所に停止するよう指示を出します。



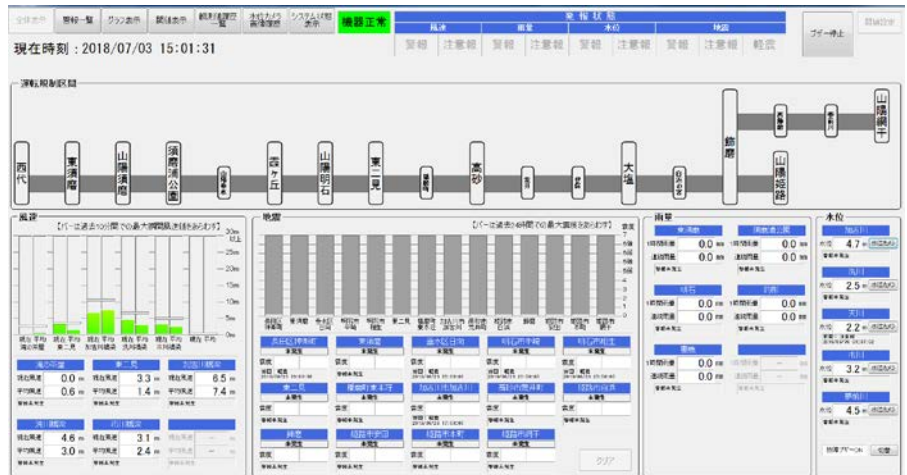
緊急地震速報受信システム



地震センサー

(防災情報システム)

気象の変化に的確・迅速に対応するため、防災情報システムを導入しています。沿線に設置した風速計、自動雨量計、河川水位計、地震計からの情報を統合して運転指令室の端末に表示することで、列車の速度規制や運転見合わせの判断の支援を行います。



防災情報システム画面

(避難用はしごの車両への搭載)

災害時等にお客さまが列車から迅速・安全に避難していただくための避難用はしごを、全列車に搭載しています。



使用時の状態



車内に収納した状態

(標高表示看板の各駅への掲示)

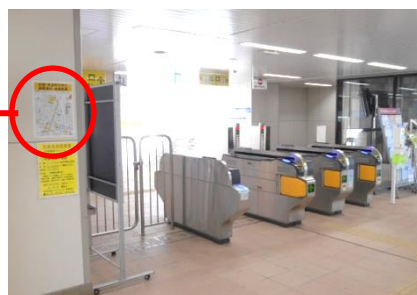
お客さまや近隣の住民の方々が、津波発生時、避難するための参考にしていただくため、全駅に標高表示看板を掲示しています。



伊保駅に掲示した標高表示看板

(避難場所・避難経路図)

各駅に災害時の避難場所・経路図を掲出しています。また、全ての列車の乗務員室に全駅の避難場所・避難経路図を積み込み、災害時の乗務員による避難誘導に備えています。



西新町駅に掲出している避難場所・避難経路図



乗務員室に搭載している避難場所・避難経路図

(3) 緊急時の対応

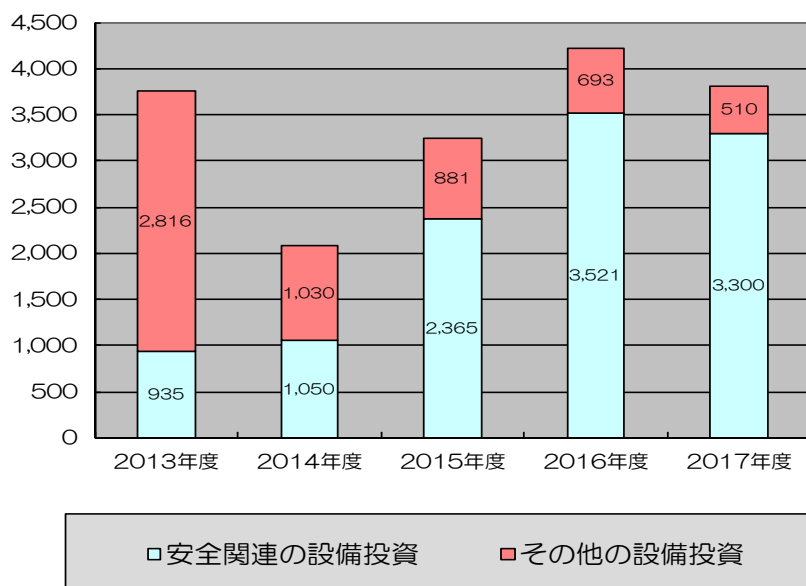
緊急事態や事故が発生した場合は、制定している「緊急事態対策実施要綱」や「鉄道事業本部事故処理要領」に則って対応します。

(4) 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。

年 度	2013	2014	2015	2016	2017
安全関連の設備投資	935	1,050	2,365	3,521	3,300
その他の設備投資	2,816	1,030	881	693	510

(単位：百万円)



安全関連設備投資の推移

4. お客さま、沿線住民のみなさま、関係者さまとの連携

(1) 駅情報ディスプレイの設置

ご利用のお客さまに対して、列車遅延等の情報を提供することを目的とした情報ディスプレイを全駅に設置しました。

通常運行時には、マナー啓発運動やハイキング情報等のお知らせをしております。



駅情報ディスプレイ（東二見駅）

(2) 踏切事故防止キャンペーン

2017年11月1日から11月10日までの10日間、近畿運輸局、近畿地方整備局、近畿管区警察局並びに関西鉄道協会と共催で実施されました。当社では、下記の取り組みを行いました。

- ・ 通行人の渡り遅れや大型車の通行が多い踏切道を主に、通行する自動車のドライバーと通行者に対して、踏切道通行時の安全確認の徹底を呼びかけました。
- ・ 沿線の幼稚園や小・中学校、自動車教習所に対して、踏切通行時の安全確認に関する生徒への指導を依頼しました。
- ・ 全駅への啓発ポスターの掲出および駅、車内におけるスポット放送を行いました。

(3) マナーアップキャンペーン

いつも気持ちよくご乗車いただくために、車内、駅構内において「マナーアップキャンペーン」を毎年実施しています。2017年度は「マナーを守って!!」をキャッチコピーとし、列車内や駅構内において、ポスター掲出、スポット放送、ウェットティッシュの配布による啓発を実施しました。



掲出ポスター



飾磨駅でのキャンペーン

(4) お声かけ、見守りの実施

鉄道をご利用のお客さまが、安全で、安心して駅等の施設をご利用いただけるよう、お体の不自由なお客さまやお困りのお客さまに、駅係員からお声かけを行っています。目の不自由なお客さまのなかで誘導案内をお望みでないお客さまは、駅係員が見守りを行っています。ご利用のお客さまも駅や車内でお困りの方を見かけた際は、一言、声をおかけいただくようお願いいたします。



(5) 啓発活動

(踏切通行車両、通行人に対して)

踏切内での事故防止のために、全国交通安全運動等の各種安全運動実施期間中に踏切道で、無理な横断をしないように啓発活動を行っています。

(沿線の企業に対して)

沿線の企業を訪問し、その企業の安全教育実施時等に踏切事故事例や踏切横断時の安全啓発活動を行っています。



沿線小学校に対する安全啓発活動

(沿線の学校等に対して)

沿線の幼稚園や小中学校を訪問し、投石、置石等に対する注意、遮断桿のくぐり抜けや線路内立ち入りの危険性を説明して事故防止の指導、保護者への注意喚起をお願いしています。

(沿線の自治会に対して)

高齢者による渡り遅れが多い踏切の地元自治会には、踏切が鳴り始めたら絶対に踏切内に入らないように住民の方に周知していただくようお願いしています。

(6) 「こども110番の駅」の取り組み

子どもたちを見守る、安心できる優しい駅を目指して子ども達が駅に助けを求めてきた場合は、保護して、代わりに110番通報を行う等の対応を採ります。当社では、12駅を「こども110番の駅」としています。

*「こども110番の駅」取り組み駅

西代、板宿、東須磨、須磨、垂水、明石、東二見、高砂、大塩、飾磨、姫路、網干



(7) AED (自動体外式除細動器)

お客さまの救命率の向上のために、心臓に電気ショックを与える医療機器であるAEDを12駅に設置しています。

*AED設置駅

西代、板宿、東須磨、須磨、垂水、明石、東二見、高砂、大塩、飾磨、姫路、網干



(8) 情報発信 (山陽沿線 GUIDE「エスコート」)

毎月発行している山陽沿線 GUIDE「エスコート」に、“安全に向かって出発進行!”と題して、安全輸送の確保に向けた取り組みを掲載しています。



(9) ホームページ

列車の運行状況などの情報を、当社のホームページでお知らせしています。

(<http://www.sanyo-railway.co.jp>)

また、お客さまからご意見、ご要望やお問い合わせをいただくページを設けています。

列車の運行状況などの情報は、携帯サイトおよびスマートフォンサイトでもご覧いただけます。

携帯：<http://www.sanyo-railway.co.jp/i/>

スマホ：<http://www.sanyo-railway.co.jp/sp/>



(10) 山陽 鉄道フェスティバル2017

お客さまと地域の皆さまへの感謝の気持ちをお届けするとともに、山陽電鉄グループをもっと身近に感じていただくために、東二見車両工場内を開放して「山陽 鉄道フェスティバル」を毎年開催しています。2017年度は、10月28日に開催し、約4,000名のお客さまがご来場され、いろいろな展示物やイベントを楽しんでいただきました。



(踏切安全教習)

鉄道フェスティバルの催しの一つとして、「みんなでなくそう踏切事故」と題し踏切安全教習を行いました。東二見車庫に教習用として常設されている実物の踏切を使い、踏切での通行マナーやトラブル対処法の講習を行いました。あわせて踏切の警報機や遮断機、信号機、転てつ機の動作実演も行いました。



5. 山陽電車からご協力のお願い

踏切でのお願い

- 踏切の警報が鳴り始めたら、無理な横断はおやめください。
- 踏切内で閉じ込められた時は、遮断桿を押して、踏切から外に出てください。
- 非常時は、直ちに「非常ボタン」を押してください。



ホームに設置している安全啓発看板

駅のホーム上でのお願い

- かけ込み乗車は危険ですから絶対にやめましょう。
- 線路内に物を落とされた場合は、係員にお知らせください。線路内には絶対降りないでください。
- 歩きスマホは危険ですからおやめください。
- 危険ですので、黄色い線の内側へおさがりください。
- 黄色い線は、目の不自由なお客さまの重要な誘導案内設備です。立ち止まったり、荷物を置かないようにお願いします。
- お困りの方を見かけた際は、一言、声をおかけいただくようお願いいたします。
- あぶないと感じたら、ホーム非常通報ボタンを押してください。

* 当社のホーム非常通報ボタンには、スライドカバーを上げてから中のボタンを押す方式と、直接ボタンを押す方式の2種類のものがあります。



ホーム非常通報ボタンがある場所は、この看板が目印です。

ホーム非常通報ボタンには、下記の2種類があります。

(スライドカバーを上げて、中のボタンを押す方式)



「非常通報ボタン」について
 緊急の場合「非常通報ボタン」を押すと、乗務員に異常を知らせ、入駅・出発する電車を非常停止させることができます。

- ・お客様が乗降に邪魔されたとき
- ・電車と接触されるなどの異常に気付かれたとき

発見されたお客さまは
「非常通報ボタン」を押してください。



非常通報ボタン

いたずらなど非常の場合以外は使用しないで下さい。
 安全確認のため、列車通過が完了し乗客のみなさまに避難を呼びかけます。
 いたずらなどで使用するご迷惑で御座います。

山陽電車

(直接、ボタンを押す方式)



「非常通報ボタン」について
 緊急の場合「非常通報ボタン」を押すと、乗務員に異常を知らせ、入駅・出発する電車を非常停止させることができます。

- ・お客様が乗降に邪魔されたとき
- ・電車と接触されるなどの異常に気付かれたとき

発見されたお客さまは
「非常通報ボタン」を押してください。



非常通報ボタン

いたずらなど非常の場合以外は使用しないで下さい。
 安全確認のため、列車通過が完了し乗客のみなさまに避難を呼びかけます。
 いたずらなどで使用するご迷惑で御座います。

山陽電車

列車内でのお願い

- 車内で異常が発生した場合は、「非常ボタン」を押して乗務員にお知らせください。
- 「非常ボタン」は車両の連結部に設置されています。
- * 当社の車内非常通報ボタンには、スライドカバーを開けて、中のボタンを押す方式と直接ボタンを押す方式の2種類のものがあります。



非常ボタンがある場所は、このマークが目印です。

非常ボタンには、下記の2種類があります。

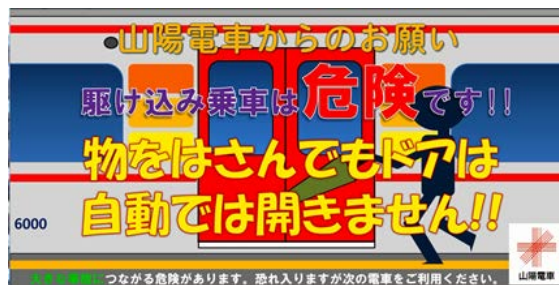
(スライドカバーを開けて、中のボタンを押す方式)



(直接、ボタンを押す方式)



- 閉じるドアに傘や杖を差し出しても、ドアは自動で開きません。ドアが閉まりかけたら、ドアから離れて下さい。



不審物を発見した時は？

- 駅または車内で不審な物を発見された場合は、近寄らず、触らずに至急係員までお知らせください。

その他のお願い

- 線路内への立ち入りや置石、投石は大きな事故のもとになりますので、絶対にしないでください。また、法律により罰せられることがあります。
- 白杖を持った目の不自由な人には、声をかけて危険な場所を説明しましょう。
- ホームを走り回っている子どもは、滑って大怪我をしたり、ホームから転落したりすることがあります。周囲の大人が注意して見守りましょう。
- お酒に酔ってふらふらしている人は、ホームや階段で倒れて大怪我をしたり、ホームから転落したりすることがあります。周囲の人が注意して見守りましょう。
- 異音・異臭等、列車運行の安全が脅かされる可能性のある報告があった場合には、安全確認のため、緊急に車両点検を実施することがありますので、ご了承ください。



発車よし！出発時の安全監視を行う乗務員（明石駅）

索道（ロープウェイ・観光リフト）編

1. 安全方針と安全管理体制

(1) 輸送の安全を確保するための基本的な方針

(安全基本方針)

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、索道施設及び職員を総合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について、次のとおり安全方針と行動規範を定め、社長以下役職員全員に周知徹底を図っています。

(安全方針)

1. 私たちは、すべてにおいて安全を最優先します。
2. 私たちは、法令・規則を遵守し、執務を厳正に行います。
3. 私たちは、安全の維持向上に努め、不断の改善を行います。

(行動規範)

- (1) 一致協力して事故の防止に努め、お客さま及び公衆に傷害を与えないように最善を尽くすこと。
- (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こと。
- (3) 常に輸送の安全に関する状況を理解するよう努めること。
- (4) 作業にあたっては、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こと。
- (5) 作業にあたっては、関係者との連絡を緊密にし、打ち合わせを正確に行い、互いに協力すること。
- (6) 事故、災害が発生したときは、併発事故の防止とお客さまの救護に全力を尽くすこと。
- (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、輸送の安全に関する業務上の改善を行うこと。

(安全目標)

当社では、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

「有責事故」ゼロを継続する。

(2) 安全管理体制

2006年10月に索道安全管理規程を制定し、社長をトップとする安全管理体制を構築しています。

安全推進会議

須磨浦遊園(株)において安全に関する業務の監督者および運転関係者で構成され、毎月1回開催しています。安全方針の周知徹底、ヒヤリ・ハット等「事故の芽」情報の共有化とその対策、安全管理に係る状況の確認などを行っています。その内容を「月例会」で全係員に周知しています。

現場巡視等

社長、安全統括管理者をはじめとする各管理者が現場を巡回し、安全管理状況の確認を行っています。また、鉄道・軌道安全運転推進運動や年末年始の輸送等に関する安全総点検の期間には適宜パトロール等を行っています。



安全統括管理者による安全パトロールの実施状況

内部監査

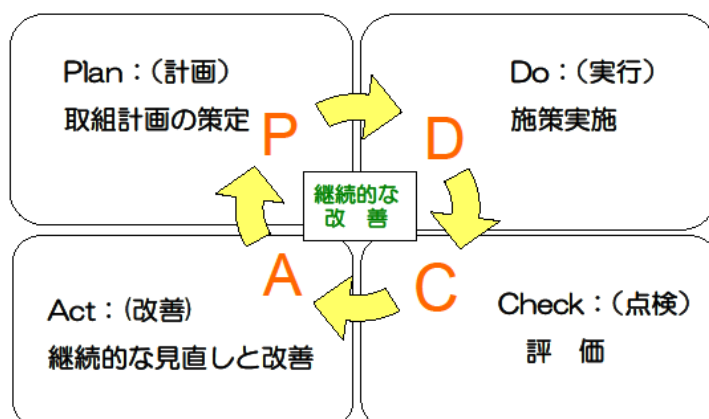
監査室による内部監査を年1回実施しています。内部監査の結果は、索道安全推進連絡会議で検討され、必要があれば改善を行い、索道安全推進委員会へ報告されます。

安全マネジメントレビュー

毎年度末に、安全マネジメントレビューを実施し、安全方針、安全目標をはじめ安全管理方法、安全重点施策等の実施状況、改善事項、内部監査の状況などを確認し、見直し・改善を行っています。その結果を踏まえ、次年度の安全マネジメント計画を策定しています。

継続的改善

PDCA のマネジメントサイクルにより、安全方針、安全目標、安全重点施策、安全管理体制、教育・訓練等の実施状況を確認し、見直し改善を行っています。毎年度、継続的に改善を行うことで、輸送の安全を向上させています（スパイラルアップ）。



2. 事故等の状況

(1) 索道運転事故

2017年度は、索道運転事故はありませんでした。

種別	年度	2013	2014	2015	2016	2017
索道運転事故		0	0	0	0	0

(2) 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。2017年度国土交通省へのインシデント報告はありませんでした。

種別	年度	2013	2014	2015	2016	2017
インシデント		0	0	0	0	0

(3) 災害（地震や火災など）

2017年度は、災害による運行休止はありませんでした。

種別	年度	2013	2014	2015	2016	2017
災害による運行休止		0	0	0	0	0

2017年度の強風・落雷・台風等による運行休止

索道種類	運休延日数	運休延時間
ロープウェイ	13日	69時間10分
観光リフト	23日	97時間05分

(4) 行政からの指導等

2017年度は、行政からの指導等はありませんでした。

3. 安全確保のための取り組み

(1) 安全施策の実施状況

安全重点施策を含む各種安全施策の実施状況は、以下の通りです。

1) 安全教育

・ 始業前ミーティング

毎週1回始業前にミーティングを行い、その中で管理職から係員に対して、その時々に応じた安全啓発に関する諸注意、各種指示を行っています。

・ 安全講習

2017年度は、全係員を対象とした安全に関する教育を年2回実施しました。

・ 安全に関する運動等における安全教育

安全運転推進運動や年末年始の輸送等に関する安全総点検など各種運動の期間に月例会において、その趣旨を全係員に周知し、安全意識の高揚を図っています。



安全講習会の状況

- 安全マネジメント教育

経営管理部門に対し、安全マネジメント教育として安全マネジメント研修、安全マネジメントセミナー等の受講を奨励するとともに、安全マネジメント勉強会を実施し、年度末には理解度チェックを行いました。

- 2) 緊急時対応訓練

ロープウェイや観光リフトが、運行不能に陥った場合の緊急時に備え、救助訓練を実施しています。2017年度は、故障および地震を想定したロープウェイの救助訓練を3回、リフトの救助訓練を2回実施しました。



ロープウェイでの救助訓練



観光リフトでの救助訓練

- 3) 「事故の芽」情報の収集と分析・活用の強化

各現場からヒヤリ・ハット情報やそのまま放置すれば事故、インシデント等に至ってしまうかもしれない保安リスク情報を集めています。収集したヒヤリ・ハット等情報や他社事事故事例などを含めた事故の芽情報を「索道安全推進連絡会議」で検討し、対策を取れるものについては対策案を含めて「索道安全推進委員会」に報告しています。索道安全推進委員会で審議、承認されたものについては、月例会で全係員に周知し、事故防止に努めています。対策を実施することにより、安全意識の向上を図っています。

- 4) 点検および検査

ロープウェイ、観光リフトともに法令等に基づき、始業点検、一月検査、三月検査、一年検査等の実施が義務化されており、整備細則を定めて定期的実施しています。



ロープウェイ平衡索用滑車の点検状況



観光リフト原動機の検査状況

(2) 防災体制

強風対策

強風時における安全を確保するため、ロープウェイおよび観光リフトに風速計を設置しています。いずれも、毎秒15m以上の風速の指示が3秒間継続した場合に運行を中止しています。また、風速が毎秒15m未満であっても、風による搬器の揺れが大きいと判断した場合には、運行を中止しています。



ロープウェイ山上駅の風速計



観光リフトせつ駅の風速計

地震対策

緊急地震速報を受報した時や強い揺れを感じた時は、ロープウェイや観光リフトを即時停止させます。その後、地震の震度に応じて定めた方法で安全を確認のうえ、運行を再開します。

(3) 緊急時の対応

緊急事態や事故が発生した場合は、制定している「事故処理要領」や「救助作業要領」に則って対応します。

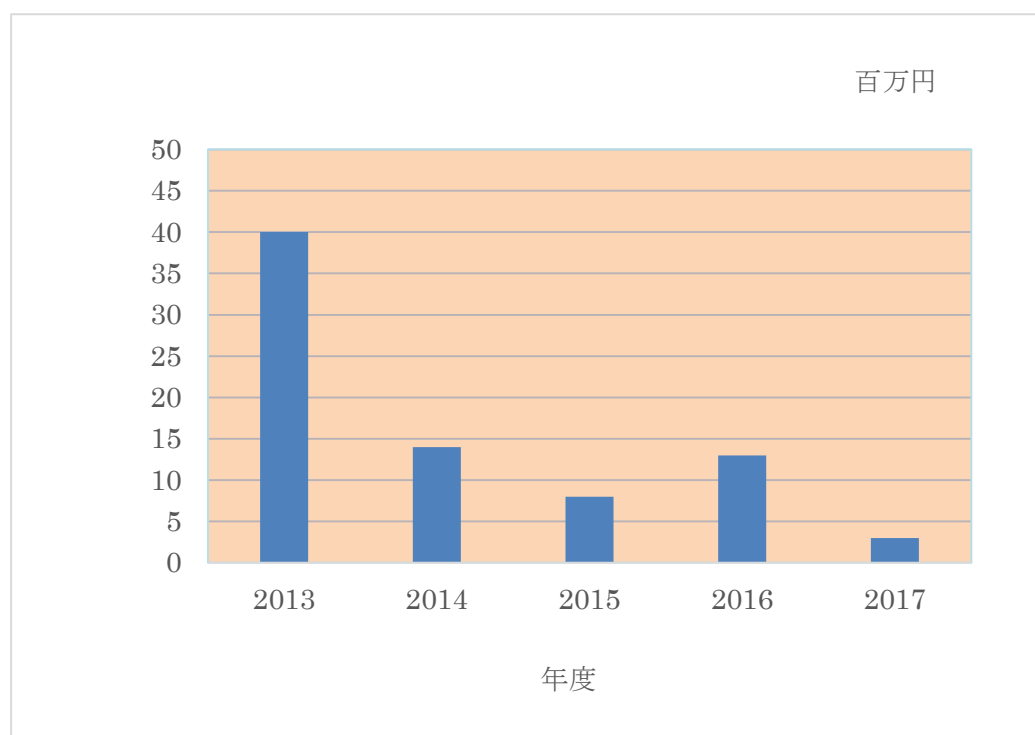
(4) 安全への投資

輸送の安全の確保と安定した営業を継続するための投資を計画的かつ継続的に行っています。安全関連設備への投資（修繕費を含む）の推移は以下のとおりです。

(単位：百万円)

年 度	2013	2014	2015	2016	2017
安全関連への投資	40	14	8	13	3

年度	主な投資項目
2013	駅構造物補修
2014	観光リフト支柱バランスビーム更新
2015	観光リフト支柱バランスビーム更新
2016	ロープウェイ曳索更新、観光リフト制御ケーブル更新
2017	ロープウェイ曳索切詰、観光リフト支曳索用クリップ・押金・ボルト更新



安全関連の設備投資

4. お客さまとの連携とお願い

(1)「お客さまの声」

山陽電気鉄道(株)と須磨浦遊園(株)では、お客さまの期待に応えられるよう、日々サービスの向上に努めています。お客さまからお寄せいただいたご意見は、より信頼される索道事業運営を図るために役立てたいと考えています。

(2)ホームページ

園内の施設や各種イベントなどの情報を、ホームページでお知らせしています。

(<http://www.sumaura-yuen.jp/>)



(3)AED（自動体外式除細動器）

お客さまの救命率の向上のために、心臓に電気ショックを与える医療機器であるAEDを須磨浦山上回転展望閣1階のレストルーム内およびふんすいランド事務所に設置しています。



回転展望閣に設置したAED

(4)ご利用時のお願い

ロープウェイ

- 危険物の持ち込みは禁止されています。
- ご利用時は係員の指示に従ってください。

観光リフト

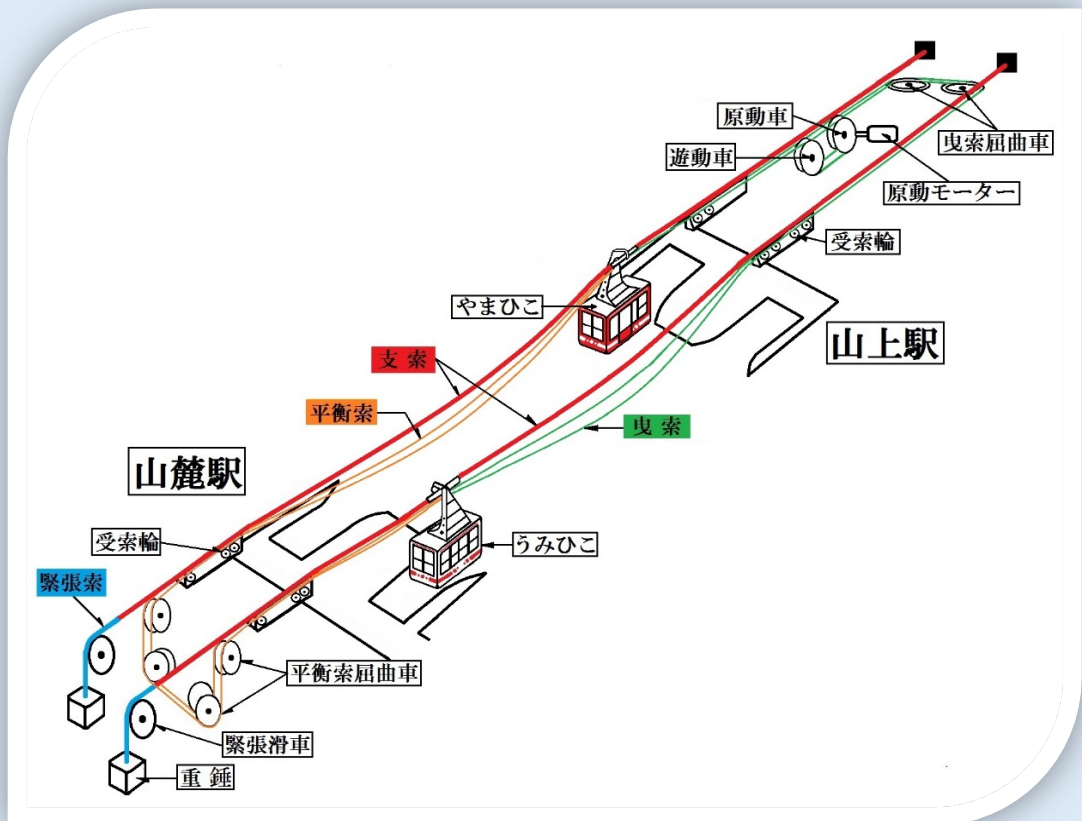
- 乗り方に慣れないお客さまは、係員にその旨をお申し出てください。
- 緊急停止する場合がありますので、搬器の支柱をしっかりと握ってください。
- 搬器から飛び降りたり、搬器を揺らしたりしないでください。
- ご利用時は係員の指示に従ってください。
- 飲酒酩酊等により係員が危険と判断した時は、ご利用をお断りすることがあります。



観光リフト



- 支索** ギンドラを吊下げるためのメインロープ
- 曳索** ギンドラを山上に引き上げるためのロープ
- 平衡索** ギンドラ2台を平衡に保つためのロープ



ロープウェイの仕組み



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
ご意見をおよせください。

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 経営統括本部

電話078-612-2032

8:45~17:30

月~金「年末年始および祝日を除く」

ホームページ

<http://www.sanyo-railway.co.jp>

特に日付を明記しないデータは 2018 年 3 月 31 日現在
のものです。