

安全報告書2012



山陽電気鉄道株式会社

目次

ごあいさつ

「安全報告書2012」の公表にあたって	1
---------------------	---

鉄道編

安全方針と安全管理体制	2
-------------	---

輸送の安全を確保するための基本的な方針	
安全管理体制	
安全管理方法	
安全管理体制の見直し	

事故等の状況	4
--------	---

鉄道運転事故	
輸送障害	
インシデント	
行政からの指導等	

安全確保のための取り組み	6
--------------	---

「事故の芽」情報の収集	
教育・訓練	
踏切での安全対策	
プラットフォームでの安全対策	
列車運行における安全対策	
経年施設および車両の修繕、更新	
防災体制	
緊急時の対応	
安全への投資	
2012年度安全重点施策	

お客さま、住民の皆さま、関係者さまとの連携とお願い	20
---------------------------	----

安全啓発活動	
マナーアップキャンペーン	
こども110番の駅	
AED（自動体外式除細動器）	
テロ対策	
情報発信	
鉄道フェスティバル	
山陽電車からのお願い	

索道編

安全方針と安全管理体制	24
-------------	----

輸送の安全を確保するための基本的な方針	
安全管理体制	
安全管理方法	

事故等の状況	26
--------	----

索道運転事故（索道人身障害事故）	
災害（地震や暴風雨、豪雪など）	
インシデント	
行政からの指導等	

安全確保のための取り組み	26
--------------	----

教育・訓練	
防災体制	
安全への投資	
2012年度安全重点施策	

お客さまとの連携とお願い	29
--------------	----

「お客さまの声」	
ロープウェイ・リフトご利用時のお願い	
AED（自動体外式除細動器）	

本報告書は、鉄道事業法第19条の4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

「安全報告書2012」の公表にあたって

お客さま、地域の皆さまへ

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、山陽電鉄グループ各事業に対しましても、深いご理解とご支援、ご協力をいただき厚く御礼申し上げます。

弊社は皆さまの日々の暮らしに直結した様々なサービスを提供しており、「安全・安心」が基本であり絶対条件であると考えております。そこで輸送の安全を確保するため、2006年度に運輸安全マネジメントシステムを導入、安全管理規程を定め、安全管理体制を構築し、安全性向上に努めてまいりました。

鉄道事業では、有責事故ゼロ、インシデントゼロを安全目標とし、全社的な安全管理体制の再構築、安全教育・訓練の充実を図るとともに、踏切やプラットフォームをはじめとした様々な安全施策に取り組んでまいりました。2011年度は、これまでの安全施策を引続き実施するとともに、全社員から運転保安に関するリスク情報を収集し対策を講じる取り組みを始めました他、列車運行管理システムの更新も行いました。また、昨年、東北地方において大地震や大津波により甚大な被害が発生したことを受け、防災マニュアルの見直しも進めています。

須磨浦ロープウェイ、須磨浦観光リフトの索道事業においても、設備不具合による事故や人身障害事故の発生件数ゼロを継続することを安全目標とし、鉄道事業と同様に安全管理体制の構築、安全教育・訓練と設備更新に取り組んでまいりました。

2012年3月には国土交通省近畿運輸局による運輸安全マネジメント評価が行われ、当社の安全マネジメント実施状況について一定の評価とともに、今後の改善に向けての助言もいただきました。

今後とも、「安全・安心」を最優先事項として、全社員一丸となって積極的に安全対策に取り組んでまいります。

本報告書をご一読いただき、ご意見、ご感想をお聞かせくださいますよう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

安全方針と安全管理体制

輸送の安全を確保するための基本的な方針

安全方針

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

(行動規範)

- 1) 協力一致して事故の防止に努め、旅客及び公衆に傷害を与えないように最善を尽くさなければならない。
- 2) 輸送の安全に関する法令及び関連する規程を遵守するとともに、運転の取扱いに係る規程をよく理解し、忠実且つ、正確に守らなければならない。
- 3) 自己の作業に関係のある列車の運行状況を知っていなければならない。又、車両、線路、信号保安装置等を常に安全な状態に保持するよう努めなければならない。
- 4) 職務の実施に当たり、必要な事項を確認し、臆測による取扱いをしてはならない。又、疑義のある時は最も安全と思われる取扱いをしなければならない。
- 5) 事故、災害等が発生したときは人命救助を最優先に行動し、速やかに安全適切な処置を取るとともに、関係先に報告しなければならない。
- 6) 職務の実施に当たっては、関係者との連絡を緊密にし、打ち合わせを正確に行い、互いに協力しなければならない。
- 7) 常に問題意識を持ち、安全管理規程及び安全管理体制等、輸送の安全に係る業務上の改善を行わなければならない。

安全目標

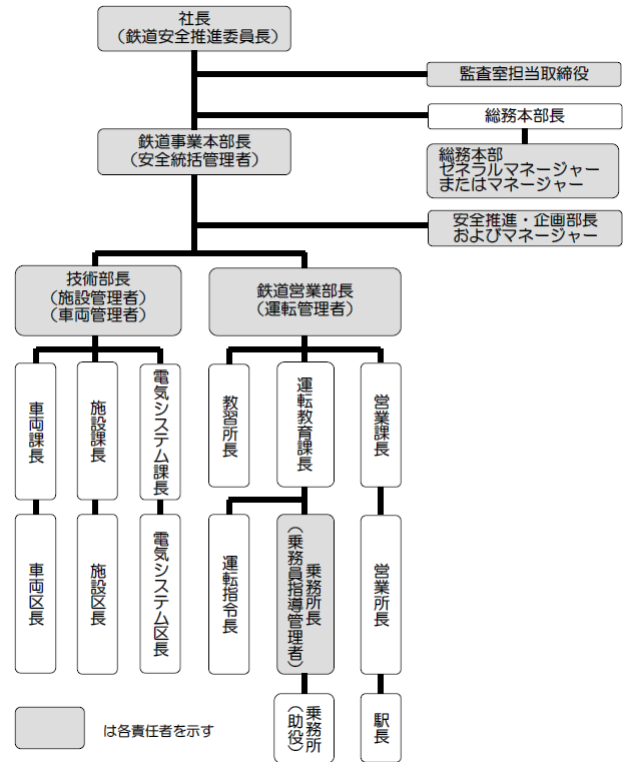
現在、経営トップを含め全社一丸となった安全管理体制の強化を推進しており、次の事項を安全目標として取り組みを進めています。

「有責事故」および「重大インシデント」ゼロを継続します。

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。

安全管理体制図



営業所：駅の業務を統括する 乗務所：乗務員を統括する

各責任者の責務

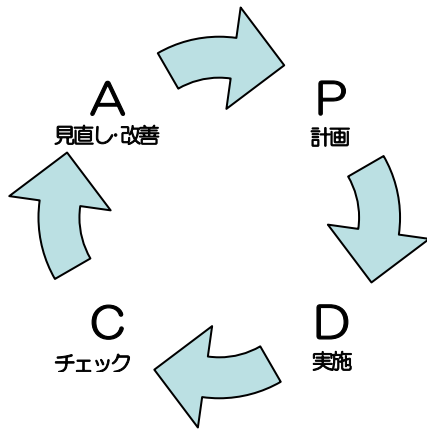
安全統括管理者を選任し、経営トップをはじめ輸送の安全に係る各責任者の役割と責務について定めています。

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

安全管理方法

PDCA サイクル

安全管理のPDCAサイクルに基づき、輸送の安全に関する会議体を通じて、安全重点施策や事故・災害に対する安全対策の進捗状況を確認し、見直しや改善を行いながら継続的に輸送の安全の向上を図っています。



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られ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が委員として構成されており、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、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。



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回以上巡視を行ない、現場の状況を確認しています。



安全統括管理者による現場巡視

安全管理体制の見直し

2011年度は、運転保安に関するリスク情報の収集を開始し、また、外部研修により管理体制のレベルアップを図りました。

事故等の状況

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。

2011年度の発生状況

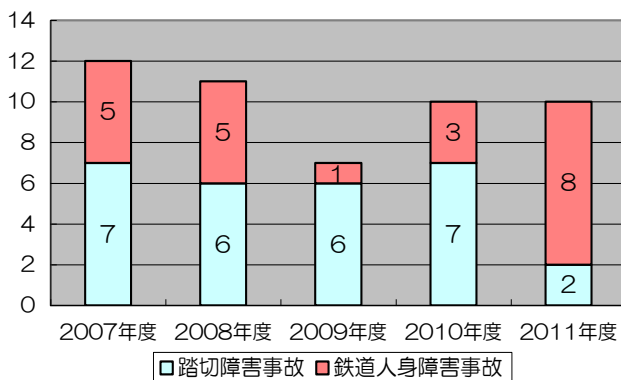
2011年度に発生した鉄道運転事故は次の10件でした。

踏切障害事故	
自転車渡り遅れ	1件
自動車直前横断	1件
鉄道人身障害事故	
線路内立入	4件
駅構内渡線道の直前横断	2件
ホームからの転落、飛び込み	2件

過去5年間の発生推移

過去5年間に発生した鉄道運転事故件数の推移を以下に示します。2011年度は、踏切障害事故が減少したものの、反対に鉄道人身障害事故が増加しました。

種別	年度	2007	2008	2009	2010	2011
列車衝突事故		0	0	0	0	0
列車脱線事故		0	0	0	0	0
列車火災事故		0	0	0	0	0
踏切障害事故		7	6	6	7	2
道路障害事故		0	0	0	0	0
鉄道人身障害事故		5	5	1	3	8
鉄道物損事故		0	0	0	0	0
計		12	11	7	10	10



再発防止のための取り組み

踏切での安全対策として、2009年度より踏切支障報知装置の増備を進めています。それに加えて踏切の渡り遅れによる事故を防ぐため、踏切での安全啓発活動等を実施し、踏切の警報機が鳴り始めたら、絶対に踏切に入らないようお願いし、踏切を利用される方の安全意識向上にも取り組んでいます。

また、線路内立入による事故を防止するために、線路内立入防止柵の設置を続けています。

ホームでの接触や転落を防ぐため、ひと声運動を実施し、また万一転落した場合の、待避場所やステップの整備、非常通報ボタンの設置を行っています。可動式ホーム柵導入の研究も進めています。



踏切での安全啓発活動



立入防止柵の設置



ホームの非常通報ボタン

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。

2011年度の発生状況

2011年度に発生した輸送障害は、次の10件でした。

鉄道内要因によるもの

電気設備故障 2件

鉄道外要因によるもの

線路内立入 3件

踏切道自動車立往生 1件

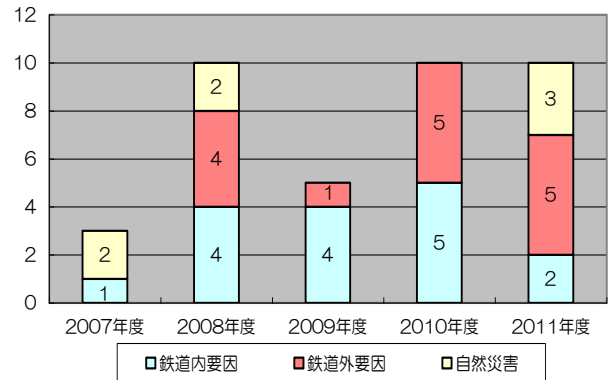
不審物情報 1件

自然災害によるもの

台風による強風 1件

河川増水による避難勧告 1件

大雨による線路冠水 1件



再発防止のための取り組み

輸送障害の原因のひとつとして、鉄道車両や施設の故障があります。そのため、高経年の車両のリニューアル、高経年の施設の更新や修繕を進めています。線路内立入も原因のひとつで、線路内立入防止柵の整備に努めています。また、2011年度は特に台風や大雨による輸送障害が3件発生しました。

～ 再発防止対策の事例 ～

軽自動車も踏切から道路と間違っ線路内へ侵入、立往生し輸送障害が発生しました。踏切の存在をよりわかっていただけのような踏切注意の看板を新たに設置するとともに、踏切を安全に利用いただけるよう啓発活動を行いました。



台風12号により増水した天川橋梁



台風12号により冠水した線路



新たに設置した踏切注意看板

過去5年間の発生推移

過去5年間に発生した輸送障害件数の推移を以下に示します。

年度	2007	2008	2009	2010	2011
輸送障害	3	10	5	10	10
鉄道内要因	1	4	4	5	2
鉄道外要因	0	4	1	5	5
自然災害	2	2	0	0	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。2011年度はありませんでした。過去5年間に国土交通省へ報告したインシデント件数の推移を以下に示します。

年度	2007	2008	2009	2010	2011
インシデント	4	0	0	0	0

行政からの指導等

2011年度は行政からの指導等はありませんでした。

安全確保のための取り組み

「事故の芽」情報の収集

ヒヤリ・ハット事例

各現場に、ヒヤリ・ハット収集箱を設置し、情報を集めています。2011年度は、48件の情報が寄せられました。また、乗務員によるヒヤリ・ハット研究会が毎月開催されており、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われています。その結果は壁新聞にして各点呼所乗務員休憩所に張り出し、全乗務員に告知し、安全意識の向上を図っています。



ヒヤリ・ハット研究会



乗務員休憩所に掲出された壁新聞

運転保安リスク情報

そのまま放置すれば事故や輸送障害、インシデント等に至ってしまうかもしれないような状況や状態を運転保安リスクとして全社員から情報を集め、事故等の発生を未然に防ぐための予防措置をとることを目的として、昨年7月より運転保安リスク情報の収集を始めました。2011年度は、15件について改善策を決定しました。

～ 運転保安リスク情報による改善事例 ① ～

運転士から橋梁をわたっている人がいるとの目撃情報が寄せられました。現地を確認したところ、柵は設置されているものの、立ち入る余地があったり、柵の老朽化が確認されましたので、立

入防止柵の張り出し部分を増設したり新しく更新するとともに、注意看板を設置しました。



張り出し部分の増設と注意看板



更新した立入防止柵と注意看板

～ 運転保安リスク情報による改善事例 ② ～

車掌から車側灯*が見にくい箇所があるとの情報が寄せられました。現地を確認したところ、ホーム上家の照明が列車の車体に反射して見にくくなっている箇所がありましたので、照明を傘付きに変更し反射を防ぎました。

*車側灯：車両の側面にある扉の開閉を知らせる表示灯



傘付の照明

教育・訓練

集合教育・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教育・集合研修を、毎年行っています。2011年度は、ダイヤ改正やインシデントなどのテーマで行われました。



集合研修



安全統括管理者による講話

少人数単位の対面指導教育

①運転指令室係員

2011年度は毎月実施し、自然災害への対応や、明石連立工事の反線切替に伴う設備の変更などについて教育しました。

②駅係員、乗務所監督者

2011年度は5回実施し、列車が駅間で停止した場合の取扱いやポイント転換不良時の点検方法などについて教育しました。



対面指導教育

③乗務員（運転士、車掌）

2011年度は、毎月1回所内指導を実施、車両故障発生時の取扱いや地震発生時の取扱い、異常気象時の取扱いなどについて教育しました。



乗務員の所内指導

教育担当者の能力開発強化

2011年度は、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へ参加しました。また、通信教育による教育指導者教育も実施しました。

OJT*による技術継承の強化

2011年度は、鉄道営業部において、信号取扱い業務訓練の際に、業務経験者による指導教育を実施しました。

また、技術部では、車両故障処置の教育やポイント取扱い教育、保守用機械取扱い教育の他、各班において検査整備の作業手順方法をOJTにより技術継承しています。

*OJT：On the Job Training：仕事を通じての教育訓練

外部の研修、講習の参加や勉強および情報共有の強化

2011年度は、運転協会で実施された設備研修や運転室座談講習に参加した他、他社で実施された車掌コンテストや接客サービスコンテスト、点呼実施状況を見学しました。また、適性検査の講習会にも参加しました。

技術部では、(財)鉄道総合技術研究所で実施された各種講習会や勉強会、発表会に参加し、(社)日本鉄道電気技術協会主催の各種研修会に参加した他、様々な技能講習会を受講しました。

安全マネジメントに関しては、関西鉄道協会で実施された(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、近畿運輸局で行われた運輸安全マネジメントセミナーにも参加しました。

様々な状況での事故、故障を想定した訓練の実施

(実設訓練)

2011年度は、信号現示不良発生などを想定した実設訓練を20回実施しました。



須磨駅での信号現示不良を想定した実設訓練

(消火訓練)

2011年度は、東二見車庫、八木総合事務所、飾磨車庫において消火訓練を実施しました。



東二見車庫での消火訓練

(駅消防訓練)

2011年度は、西代駅、板宿駅、垂水駅、姫路駅で消防訓練を実施しました。板宿駅については隣接する神戸市営地下鉄板宿駅と合同で実施しました。



板宿駅での消防訓練

(地震津波対策避難訓練)

2011年度は、大津波発生を想定した避難訓練を高砂駅で実施しました。関係箇所への情報伝達や、お客さまに対する大地震発生時の周知、駅から避難場所への案内や誘導等を行いました。



高砂駅での避難訓練



板宿駅での消防訓練



高砂駅での避難訓練

(列車防護訓練)

2011年度は、社員を対象とした列車防護の訓練を行いました。また、当社の工事の請負会社を対象とした列車防護訓練も実施しました。



飾磨車庫での列車防護訓練

(レール折損時の応急処置訓練)

レールが折損した場合の処置用機器の使用と、溶接箇所にも損傷があった場合に特殊継目板を取付ける訓練を、八木総合事務所と飾磨車庫で実施しました。



レール折損時の応急処置訓練

(保守用機械の非常時の取扱い訓練)

保守用機械が脱線した場合を想定した復旧訓練を八木総合事務所で行いました。



保守用機械の非常時の取扱い訓練

(緊急事態対応合同訓練)

踏切で列車が自動車と衝突し脱線したという想定で、全社的な合同訓練を11月15日に東二見車庫において実施しました。



列車防護



お客さま救助



遮断機復旧作業



架線復旧作業



線路復旧作業



車両復旧作業



救援列車連結



代替バス乗場案内



駅



対策本部

踏切での安全対策

踏切支障検知装置の増備

自動車等が踏切を支障した場合、それを自動的に検知し特殊信号発光機により、接近する列車に知らせる踏切支障検知装置を順次設置しています。2009年度より5ヵ年計画を策定し、140箇所への設置を目標としています。2011年度は、7箇所の踏切に設置し、合計112箇所が設置済みとなっています。



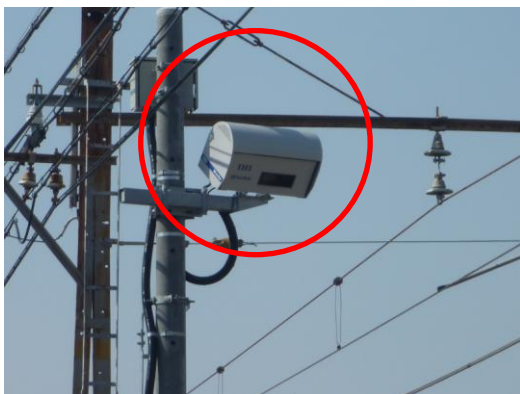
踏切支障検知装置

同時に、手動により踏切の支障を接近する列車に知らせるための非常ボタンも設置しています。2015年度に177箇所すべての踏切への設置完了を目標としています。2011年度は25箇所に設置し、現在87箇所の踏切に設置済みです。



非常ボタン

また、一部の踏切道では、三次元レーザーレーダー式障害物検知装置を設置しています。従来は光線を用いた線式の検知装置であったのに対し、レーザーレーダーを用いた面式の検知装置を採用しています。2011年度は柳井踏切道に設置しました。



三次元レーザーレーダー式障害物検知装置

踏切内への非常ボタン設置

東須磨踏切道は踏切長が長く、渡り遅れにより踏切内に取り残される事例が発生しています。そこで、踏切の途中にも非常ボタンを設置し、万一渡りきれなかった場合に列車に知らせることができるようになりました。



東須磨踏切道

全方向踏切警報灯

踏切警報灯の視認性を高めるため、必要な踏切には全方向踏切警報灯を設置しています。2011年度は7箇所の踏切に設置し、現在11箇所の踏切に設置済みです。



全方向踏切警報灯

大口径遮断棒

現在進めている明石市内連続立体交差工事における国道2号線交差部工事の安全対策として、国道東踏切道に視認性向上のため大口径遮断棒を設置しています。



国道東踏切道に設置した大口径遮断棒

オーバーハング型警報装置

大型車の交通量が多い天井川東踏切道と新下野田踏切道の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。2011年度はこれらの更新を行いました。



天井川東踏切道



新下野田踏切道

拡幅整備、統合

地方自治体等の協力を得て、近接する複数の踏切を統合することで踏切の削減を進めています。また歩道部分の拡幅整備も実施しています。2011年度は、柳井踏切道の歩道拡幅を行いました。



歩道部分を拡幅した柳井踏切道

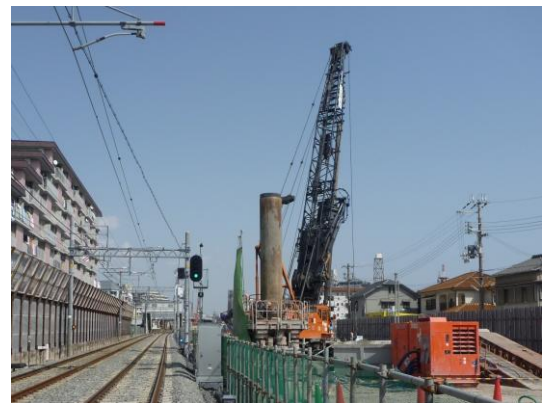
連続立体交差事業の推進

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複数の踏切を廃止するものです。当社では神戸市内で西代駅から東須磨駅間の地下化により11箇所の踏切を廃止し、また明石市内では大蔵谷駅から明石駅西方の明石川までの高架化により9箇所の踏切を廃止しています。

現在、明石市内において明石駅西方の明石川から林崎松江海岸駅にかけての約1.9kmを高架化する工事を進めています。これにより、9箇所の踏切を廃止する予定です。2007年度に着工し、2011年度は、線路を仮線へ切替え在来の線路を撤去した後、高架橋の基礎工事に着手しました。



仮線を走る列車



仮線と高架橋の基礎工事

通行規制強化

踏切の幅員や周辺状況を考慮して、警察や地方自治体等関係先と協議して、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を行い、踏切での安全確保に努めています。

プラットフォームでの安全対策

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。2011年度は浜の宮駅に設置しました。



浜の宮駅列車接近案内装置

ホーム警告サインの増設

お客さまをホームの縁から中央部に誘導するための表示を設置しています。2011年度は14駅に設置し、合計24駅に設置されています。



尾上の松駅ホーム警告サイン

安全啓発看板の設置

お客さまに安全にホームをご利用いただくために、安全啓発看板を全駅に設置しました。



安全啓発看板

案内放送による注意喚起

春の全国交通安全運動と秋の全国交通安全運動、年末年始の輸送等に関する安全総点検の期間中、車内放送と駅放送による啓発放送を行いました。

- かけ込み乗車は危険ですから絶対にやめましょう。
- ホームの端を歩かれますと大変危険です。ホームの内側に下がってお待ちください。
- ホームで携帯電話をご使用される時は、電車の接近に十分ご注意ください。
- 線路内に転落された方を発見された時は、ホームにある非常通報押ボタンを押してください。

乗降監視の改善

2011年度は飾磨駅下りホームの乗降監視モニターを更新しました。



飾磨駅下りホーム乗降監視モニター

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、車両連結部に転落防止用外幌の設置を2004年度より進めています。2011年度は17編成に設置し49編成が完了しました。2012年6月には全52編成への設置が完了しました。



転落防止用外幌

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を進めています。2011年度は、連続立体交差工事の仮線路への切替に伴い、西新田駅のホームと車両の段差が解消されました。



西新田駅のホームと車両段差の解消

ホーム転落検知装置

お客さまが列車とホームの隙間から転落された場合、自動的に乗務員に知らせるホーム転落検知装置を、滝の茶屋駅に設置しています。



滝の茶屋駅ホーム転落検知装置

固定式ホーム柵

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



舞子公園駅固定式ホーム柵

非常通報装置の増備

万が一お客さまがホームから転落された場合、列車を緊急に停止させるための非常通報装置の設置を進めています。2011年度は6駅に設置し、合計25駅に設置しています。2013年度には全駅への設置を完了する予定です。また、ホーム非常通報装置の使用について、PRポスターにより周知を図りました。



東垂水駅非常通報装置

可動式ホーム柵の検討

ホームからの転落を防ぐために、可動式ホーム柵の導入の研究を始めています。

ホーム下待避スペースとホームステップ

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



東垂水駅ホーム下待避スペース





林崎松江海岸駅ホームステップ

「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。

- お客さまが線路に転落されたとき
- 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、列車遅延が発生し多数のお客さまにご迷惑をおかけします。いたずらなどで使用すると法律で罰せられる場合があります。

+ 山陽電車

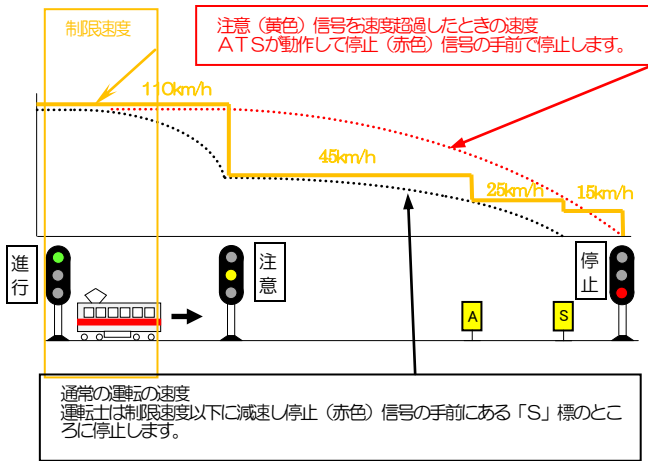
PRポスター

列車運行における安全対策

ATS（自動列車停止装置）

（ATSの仕組み）

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



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

速度超過防止用ATS

列車の脱線事故や線路終端部での衝突事故を防ぐため、速度制限のある曲線部や分岐部、線路の終端部について速度超過による脱線や衝突の危険性を検討し必要な箇所には速度超過防止用のATS装置を設置しています。

①曲線部での脱線防止

現在5箇所の曲線に設置されており、設置の必要な箇所は全て完了しています。

②分岐部での脱線防止

分岐部には曲線半径の小さい曲線があり、そこでは運転速度を制限しています。しかし、万一列車が速度をオーバーした場合、ATSにより自動的にブレーキが作動します。

③線路終端部での衝突防止

姫路駅、網干駅、飾磨駅の3駅に設置されており、速度超過による線路終端部への衝突を防いでいます。

④折返し線でのATS

東須磨駅、須磨浦公園駅、明石駅の各折り返し線に、終端防護のためのATSを今年度設置します。



網干駅速度超過防止用ATS

（ATS機能の改良）

低速での運転においても赤信号を超えて走行しないようにATS絶対停止化の導入を検討しています。

列車接近警報装置（表示灯点滅方式）

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ました。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。2011年度は須磨～須磨浦公園間と別府駅の東西に設置し、全部で5箇所となります。



別府駅西方下り線列車接近警報装置



別府駅西方上り線列車接近警報装置

運転状況記録装置

事故やインシデント等が発生した際に、その状況を正確に把握・分析し、効果的な事故防止策に繋げることを目的に、運転状況記録装置を全ての車両に設置しています。



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）

列車運転中、運転士が何らかの理由で突然意識を失うなどにより異常をきたした場合、直ちに列車を停止させるデッドマンを全列車に装備しています。ハンドルから手を離すと非常ブレーキが作動する仕組みになっています。



ハンドルを握った状態



ハンドルを放した状態



脱線防止ガード

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



東垂水駅西方の脱線防止ガード

線路内立入防止柵設置

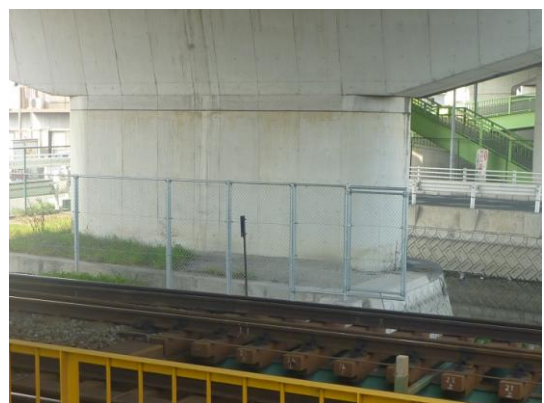
線路内や線路際への立入があった箇所への、立入防止柵の設置を進めています。2011 年度は、浜の宮～尾上の松間のほか、西二見～播磨町間、尾上の松～高砂間、妻鹿～飾磨間、飾磨～西飾磨間において設置しました。



浜の宮～尾上の松間



西二見～播磨町間



尾上の松～高砂間

経年施設および車両の修繕、更新

運行管理システム更新

列車運行の安全確保と円滑化、旅客サービス向上、運転状況把握の正確化と迅速化、ダイヤ乱れの迅速な回復などの目的で、1991年に導入され、列車の運行管理やお客さまへの案内を行っています。2010年度に新しいシステムへの更新に着手し、2012年度より運用を開始しています。また、同時に15駅の行先表示装置を更新しました。



新運転指令室



板谷駅行先表示装置

連動装置更新

連動装置とは、列車の衝突を防ぐために駅構内の信号機と進路を制御する装置をいいます。2011年度から東二見駅の連動装置の更新工事を行っています。2012年度に完了する予定です。



東二見信号扱所に搬入された新連動装置制御盤

電気設備強化

(支持物の更新)

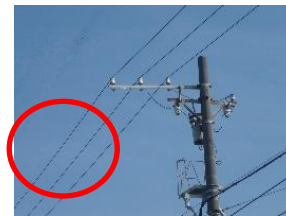
2011年度は播磨町～別府間と東二見駅構内の電柱とトラスビームを更新しました。



別府駅東方支持物更新

(高圧配電線の更新)

2011年度は、須磨寺～東二見間を更新しました。



中八木駅高圧配電線

(倍周軌道回路の更新)

並走する新幹線による信号機への影響を防ぐためのもので、2011年度より播磨町～別府間の更新工事を行っています。2012年度に完了する予定です。

(自動遮断機の更新)

2011年度は踏切の遮断機22台を更新しました。



中八木踏切自動遮断機

(運転指令電話の更新)

運行管理システムの更新に併せて運転指令電話の更新も行いました。



運転指令電話

軌道強化

(線路のロングレール化)

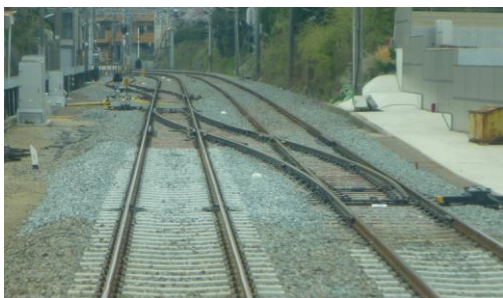
2011年度は、藤江～中八木間において線路のロングレール化を行いました。



藤江～中八木間のロングレール化

(分岐器の更新、改良)

2011年度は、霞ヶ丘駅分岐器を更新、改良を行うとともに、側線を廃止しました。そして、廃止した側線は、保守用機械の留置線として整備しました。



霞ヶ丘駅分岐器更新

(道床強化)

東垂水～霞ヶ丘間の線路の道床を交換する工事を2010年度より3年計画で行っています。



垂水駅西方道床交換

(橋まくらぎ更新)

東垂水～垂水間の福田川橋梁と大坪架道橋の橋まくらぎを、2010年度と2011年度で更新しました。



福田川橋梁および大坪架道橋まくらぎ更新

車両リフレッシュ

2004年度より、車両のリフレッシュ工事を進めています。車体やATS装置を更新し、車内の美装化等を行うとともに、車椅子スペースも設置しています。また、お客さまがホームから車両連結部へ転落するのを防ぐための外幌も併せて設置しています。さらに、補助電源装置の改良の済んでいなかった車両は同時に改良を実施し故障発生を減少を図っています。2011年度は、1編成についてリフレッシュ工事を行い、現在10編成が完了しています。



リニューアルした3056号



リニューアルした3056号

防災体制

風速計

強風時に列車の運転規制を行うため、滝の茶屋駅、東二見駅、加古川橋梁、市川橋梁の合計4箇所に設置しています。風速が毎秒 20m以上になると列車の運転速度を規制し、毎秒 25m以上になると列車の運転を休止します。2011 年度は強風により、7 回の運行規制、1 回の運転休止がありました。また風速計システムを更新しました。



風速計

自動雨量計

大雨時に運転規制を行うため、東須磨と明石に設置しています。1 時間に 60mm 以上または連続 300mm 以上の雨量を感知した時は、運転速度を規制します。2011 年度は計測雨量による運転規制はありませんでした。



雨量測定弁

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以上を受報した時は、列車無線により警報を自動的に発報させて直ちに全列車を停止させます。2011 年度は地震による運転停止はありませんでした。また地震計システムを更新しました。



地震センサー



緊急地震速報受信システム

防災体制要綱

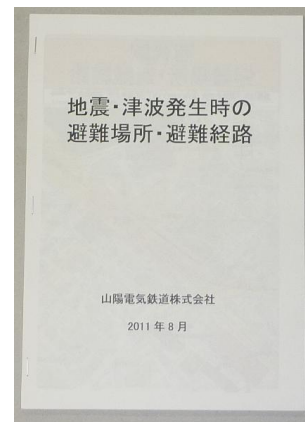
自然災害を未然に防止するとともに、必要により列車の運転を休止するなど、的確迅速な対策をとることによって、輸送の安全の確保を図ることを目的とし、「防災体制要綱」を定めています。昨年発生した東北地方での地震や津波の被害を受けて、現地震対策や津波対策の見直しを行っています。

避難場所・経路図

各駅に災害時の避難場所および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・経路図を積み込み、災害時の乗務員による避難指導に備えています。



駅に掲出している避難場所・避難経路図



列車の運転台に積み込んでいる避難場所・避難経路図

緊急時の対応

緊急事態対策実施要綱・事故処理要領

緊急事態や事故に対応するため、「緊急事態対策実施要綱」や「事故処理要領」を定めており、必要な態勢がとられます。2011 年度は、9 月 4 日に台風 12 号に伴う大雨による冠水等により 3 号態勢が発令されました。

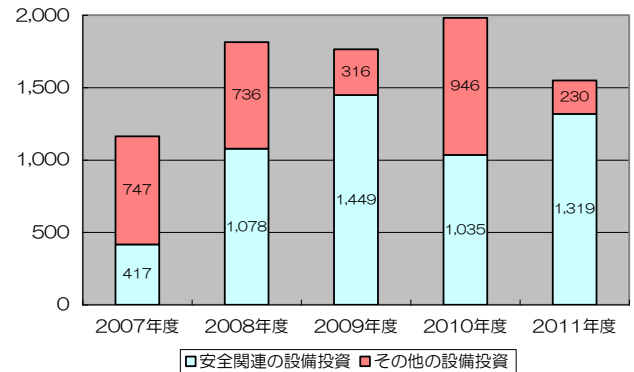
1 号態勢	複線運転が可能の場合
2 号態勢	1 線が不通となった場合
3 号態勢	上下線が不通となった場合
4 号態勢	長時間にわたる輸送障害または多数の死傷者が発生した場合

安全への投資

安全関連設備への投資の推移は以下のとおりです。

(単位：百万円)

年度	2007	2008	2009	2010	2011
安全関連の設備投資	417	1,078	1,449	1,035	1,319
その他の設備投資	747	736	316	946	230



2012年度安全重点施策

鉄道安全推進委員会で、2011年度の安全マネジメントのチェックと見直し・改善について審議し、その結果に基づき、2012年度の安全重点施策を決定しました。

2012年度安全重点施策

- 1) 強化してきた安全管理体制を継続し、引続き事故やインシデントの再発防止対策を強化します。
- 2) 当社の運転事故および輸送障害の実態を分析した上で件数の削減を目指し、次の安全対策を最優先で実施します。
- 3) ヒヤリ・ハット事例や運転保安リスク情報をはじめとした「事故の芽」情報を収集、分析し、次の安全対策を推進します。

(具体的な取り組み)

1) 全社的に強化した安全管理体制の継続

- ・鉄道安全推進委員会等による情報共有、相互チェック
- ・社長、役員、安全統括管理者他各管理者、管理職の巡視
- ・全国交通安全運動等の各種運動実施による安全意識の高揚

2) 運転保安係員に対する教育・訓練の充実

- ・少人数単位の対面指導教育
- ・教育担当者の能力開発強化
- ・OJTによる技術継承の強化
- ・外部の研修、講習の参加促進および情報共有の強化
- ・様々な状況での事故、故障を想定した訓練の実施

3) 「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
- ・「事故の芽」情報の分析・活用の強化

4) 踏切道における安全対策

- ・支障報知装置の増備（5ヵ年計画）
- ・拡幅整備、統廃合
- ・通行規制強化
- ・通行車両、通行人への安全啓発活動の継続
- ・連続立体交差事業の推進

5) プラットホームにおける安全対策

- ・非常通報装置の増備
- ・列車接近案内装置の増備
- ・案内放送による注意喚起
- ・ホームと車両の段差解消
- ・車両連結部の転落防止用外幌設置
- ・可動式ホーム柵の検討

6) 列車運転中の安全対策

- ・ATS機能改良
- ・折返し線における過走対策
- ・曲線における速度超過防止対策

7) 経年施設および車両の修繕、更新

- ・連動装置更新
- ・軌道強化
- ・電気設備強化
- ・車両リフレッシュ

8) 地震対策の再点検

- ・マニュアルの見直し

お客さま、住民の皆さま、関係者さまとの連携とお願い

安全啓発活動

踏切事故防止キャンペーン

11月1日から10日までの10日間、全国一斉に、踏切事故防止キャンペーンが実施されました。当社では、主要な踏切、沿線の学校や幼稚園、自動車教習所で踏切事故の絶滅を訴えました。



キャンペーンポスター

通行車両、通行人への安全啓発活動

踏切の渡り遅れなどの防止のために、踏切で安全啓発活動を行っています。2011年度は16箇所の踏切で延べ34日実施しました。



東須磨踏切道での啓発活動



国道東踏切道での啓発活動

沿線の学校等への啓発活動

沿線の小中学校や幼稚園を訪問し、投石、置石等に対する注意、遮断桿の潜り抜けや線路内立入りの危険性を説明し、事故防止の指導、保護者への注意喚起をお願いしました。

沿線の自治会への啓発活動

電動車椅子の方が遮断機の降りた踏切内に取り残される事例が発生したのをうけて、地元自治会に事例報告と踏切が鳴り始めたら踏切内に入らないようお願いに伺い、自治会より周知いただきました。

ひと声運動

駅のホームを安全にご利用いただくため、国土交通省や日本民営鉄道協会、兵庫県、(財)兵庫県身体障害者福祉協会、(財)兵庫県視覚障害者福祉協会と共同で高齢の方や目の不自由な方、お子様やお酒に酔った方などにお声をかけていただくよう、ポスターを駅に貼りだし啓発を行っています。



啓発ポスター



啓発ポスター

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。2011年度は、「マナーを守って快適車内!!」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、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。また、主要駅で横断幕や垂幕を掲出しました。



子ども110番の駅

子どもたちを見守る、安心できる駅へ。子どもたちのSOS! やHELP!の声に耳を傾け、手をさしのべる。そんなやさしい駅をめざしています。当社では、12駅を「子ども110番の駅」としています。



「子ども110番の駅」実施駅

西代、板倉、東須磨、須磨、垂水、明石、東二見、高砂、大塩、飾磨、姫路、網干

AED (自動体外式除細動器)

安心して駅をご利用いただけるよう、心臓に電気ショックを与える医療機器であるAED (自動体外式除細動器) を、12駅に設置しています。



* AED 設置駅*

西代、板倉、東須磨、垂水、明石、東二見、高砂、大塩、飾磨、姫路、網干、天満

テロ対策

テロ対策としてすべての駅に防犯カメラを設置、また視認性の高い透明ゴミ箱を順次設置しています。



情報発信

沿線情報誌「ESCORT (エスコート)」

当社が毎月発行している沿線情報誌「ESCORT」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の掲載を始めました。2011年度は、第1回から第5回で、「踏切事故をなくそう」「ホームのお客さまを守る」をテーマとしました。



安全に向かって出発進行! 第1回
～山陽電車の安全輸送の確保に向けた取り組み～

安全なんでもQ&A 踏切事故をなくそう! ①


Q どうして踏切に「非常ボタン」を設置することになったのですか?

A 渡り遅れや自動車の立往生など、踏切内での異常を電車の乗務員に知らせるために設置しています。

Q でも、なんだか押しにくいのですが…。

A このボタンを押すと電車を非常停止させることができるので、むやみに使用されるととても困りますが、異常を発見したときは、迷わず押してください。

※「非常ボタン」の設置箇所数:2010年度末時点で62箇所設置済み。2011年度は更に29箇所設置する予定で、2015年度末までに全177箇所の踏切に設置完了する予定です。



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://sanyo-railway.co.jp>)。よくあるご質問や鉄道に関するお問い合わせのサイトもございます。

列車の運行状況などの情報は、携帯サイトでもご覧いただけます。 (<http://www.sanyo-railway.co.jp/i/>)

2次元コード →



鉄道フェスティバル

山陽鉄道フェスティバル2011

地域の皆様への感謝の気持ちと鉄道に親しんでいただくため毎年開催しています。2011年度は10月29日、東二見車両工場において開催し、4,850名のお客さまにご来場いただき、いろいろな体験や展示物など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。また、併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。



交通安全の啓発

鉄道フェスティバルに明石警察署からも参加いただき、交通安全の啓発や白バイの展示をしていただきました。



山陽電車からお願い

踏切の横断について

- 踏切の警報が鳴り始めたら、絶対に踏切内に入らないで下さい。
- 自動車運転中、もし踏切内で閉じ込められた時は、遮断桿を車で押して、踏切から脱出して下さい。
- 降りている遮断機のくぐり抜けは危ないから絶対にやめましょう。

踏切の非常ボタンのご利用について

- 踏切内に人が取り残されている場合など非常の場合は「非常ボタン」を押して下さい。



プラットフォームのご利用について

- かけ込み乗車は危険ですから絶対にやめましょう。
- ホームの端を歩かれますと大変危険です。ホームの内側に下がってお待ちください。
- 線路内に物を落とされた場合は、係員にお知らせ下さい。線路内には絶対降りないで下さい。
- スマートフォン、携帯電話をご使用の際は、電車の接近にご注意ください。
- 危険ですので、黄色い線の内側へお下がりにください。
- 万一ホームから転落された場合は、速やかに待避スペースに待避するか、ホームステップによりホームへお上がりください。

ホームの非常通報ボタンのご利用について

- お客さまが線路に転落されたり、列車と接触されるなどの異常に気付かれたときは、お近くの「非常通報ボタン」を押して下さい。乗務員に異常を知らせ、列車を非常停止させることができます。



線路内への立入りや置石、投石

- 線路内への立入りや置石、投石は大きな事故のもとになります。また、法律により罰せられる事があります。

不審物を見かけられたら

- 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下さい。

車内の非常ボタンのご利用について

- 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下さい。
- 「非常ボタン」は連結器側に設置されています。
- ご使用の際は、スライドカバーを上げ、中のボタンを押して下さい。



高齢の人には

- 高齢になると、目が見えにくくなったり足腰が弱ったりします。ゆっくり歩く、ゆっくり話すなどの配慮をしましょう。

目の不自由な人には

- 白杖を持った人は、目の不自由な人です。声をかけて状況を説明しましょう。

子どもや子ども連れの人には

- ホームを走り回っている子どもからは、目が離せません。滑って大怪我をしたり、ホームから転落することがあります。周囲の大人が見守りましょう。

酔っている人には

- お酒に酔ってふらふらしている人は注意して見守りましょう。酔った人が倒れて大怪我をしたり、ホームから転落することがあります。周囲の人が見守りましょう。

索道編

安全方針と安全管理体制

輸送の安全を確保するための基本的な方針

安全方針

当社は、安全管理規程の中で「安全基本方針」を次のように掲げ、役員及び従業員に周知徹底しています。

- 1) 一致協力して輸送の安全の確保に努めること。
- 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) 職務の実施に当たり、臆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) 事故・災害等が発生した時は、人命救助を最優先に行動し、速やかに安全適切な処置をとること。
- 6) 情報は漏れなく迅速、正確に伝え、透明性を確保すること。
- 7) 常に問題意識を持ち、必要な変革に果敢に挑戦すること。

安全目標

当社の索道安全輸送目標は次表のとおりです。

区分	項目	内容
定量的な目標	設備不具合による事故	発生件数ゼロを継続する。
	人身障害事故	

索道の日常点検



普通索道（ロープウェイ）支索・緊張索移動量の点検

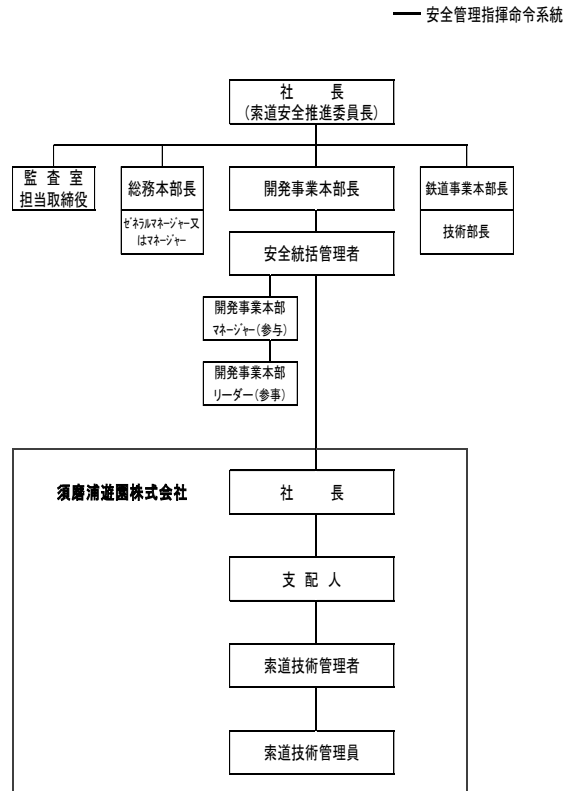


特殊索道（観光リフト）受索輪の点検

安全管理体制

社長をトップとする安全管理組織を構築し、各責任者の責務を明確にしています。

安全管理体制図



運行管理業務および施設の保守管理業務については、須磨浦遊園株式会社に業務委託を行っております。

各責任者の責務

安全統括管理者を選任し、経営トップをはじめ輸送の安全に係る各責任者の役割と責務について定めています。

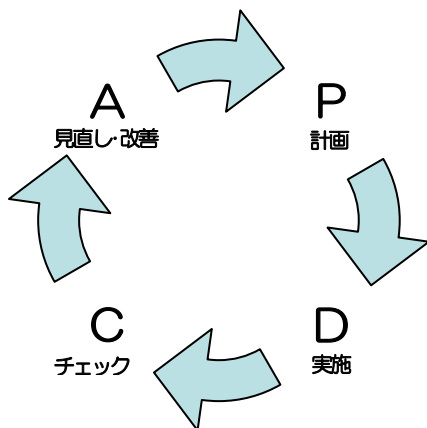
社長	輸送の安全の確保に必要な事故防止に関する事項を統括する。
開発事業本部長	社長を補佐し、輸送の安全の確保に必要な事故防止に関する業務を統括する。
安全統括管理者	輸送の安全の確保に関する業務を統括する。

須磨浦遊園株式会社の社長及び支配人
安全統括管理者の指揮の下、索道技術管理者に指揮命令するとともに、各責任者と連携して索道事業全般に係わる安全管理を推進する。
索道技術管理者
安全統括管理者の指揮の下、索道の運行の管理、索道施設の保守の管理その他の技術上の事項に関する業務を統括管理する。
索道技術管理員
索道技術管理者の指揮の下、索道技術管理者の行う業務を補助する。
開発事業本部マネージャー（参与） 及びリーダー（参事）（索道事業担当）
開発事業本部長及び安全統括管理者の指揮の下、各責任者と連携して索道事業全般に係わる安全管理を推進するとともに、業務上の改善、向上を図る。
総務本部長及びゼネラルマネージャー 又はマネージャー（経理・人事担当）
輸送の安全の確保に必要な設備投資、人事、財務に関する業務を統括する。
監査室担当取締役
輸送業務の実施及び管理の方法について監査を行う。
鉄道事業本部長及び技術部長
索道施設の改良計画及び改良工事に関する業務を統括する。

安全管理方法

PDCAサイクル

安全管理のPDCAサイクルに基づき、輸送の安全に関する会議体を通じて、安全重点施策や事故、災害に対する安全対策の進捗状況を確認し、見直しや改善を行いながら継続的に輸送の安全の向上を図っています。



索道安全推進委員会

社長が委員長を務め、索道安全管理規定に定められた各責任者等によって構成され、四半期ごとに開催しています。

索道安全推進連絡会議

開発事業本部長が委員長を務め、索道事業担当者と須磨浦遊園(株)管理者等で構成され、毎月1回開催しています。



索道安全推進連絡会議の実施状況

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います。

梅・桜の開花シーズン、大型連休等の多客繁忙期、年末年始及び交通安全運動期間には適宜安全パトロール等を行います。



安全パトロールの実施状況

事故等の状況

索道運転事故（索道人身障害事故）

2011年度は、索道運転事故はありません。

種別	年度	2007	2008	2009	2010	2011
索道運転事故		0	0	0	0	0

災害（地震や暴風雨、豪雪など）

2011年度は、災害による運行休止はありません。

種別	年度	2007	2008	2009	2010	2011
災害による 運行休止		0	0	0	0	0

なお、強風による運行休止はつぎのとおりです。

	運休延日数	運休延時間
普通索道（ロープウェイ）	4日	27時間20分
特殊索道（観光リフト）	11日	60時間15分

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。

2011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。

種別	年度	2007	2008	2009	2010	2011
インシデント		0	0	0	0	0

行政からの指導等

2011年度は、行政からの指導等はありませんでした。

安全確保のための取り組み

教育・訓練

安全教育

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。また、輸送の安全確保の維持・向上のために、安全に関する教育を全係員対象に毎年実施しています。

- ・安全運転推進運動（7月11日～20日）
- ・夏の交通事故防止運動（7月15日～24日）
- ・秋の交通安全運動（9月21日～30日）
- ・年末の交通事故防止運動（12月1日～10日）
- ・年末年始の輸送等に関する安全総点検期間
（12月10日～1月10日）

上記期間に、安全確保の重要性および同運動の趣旨について管理職から全係員に対して周知しています。

安全に関する教育の実績

現場での問題点とトラブル対策等についての研修及びお客さまの案内に関する接客訓練を行っています。

- ・6月21日 参加者：37人
- ・12月14日 参加者：28人
- ・12月15日 参加者：38人



研修状況

(救命処置 (AED 使用) の実地講習)

・3月13日 参加者：35人



市民救命士による救命処置 (AED 使用) の実地講習

緊急時対応訓練

毎年、1年定期検査時ほかに救助訓練を実施しています。

・2011年度実施実績

- 第1回 2011年 4月19日実施 参加者16人
- 第2回 2011年 6月21日実施 参加者31人
- 第3回 2011年 9月27日実施 参加者15人
- 第4回 2011年 12月15日実施 参加者34人
- 第5回 2012年 3月13日実施 参加者35人



普通索道 (ロープウェイ) での救助訓練



特殊索道 (観光リフト) での救助訓練

防災体制

風速計

強風時における安全を確保するため、ロープウェイ、リフトそれぞれ2箇所、合計4箇所風速計を設置しています。どちらも、風速15m以上の風が3秒間継続した場合に運行を中止しています。また、リフトについては、風速が15m未満であっても、風による搬器の揺れが大きい場合には、運行を中止しています。



ロープウェイの運転室上の風速計



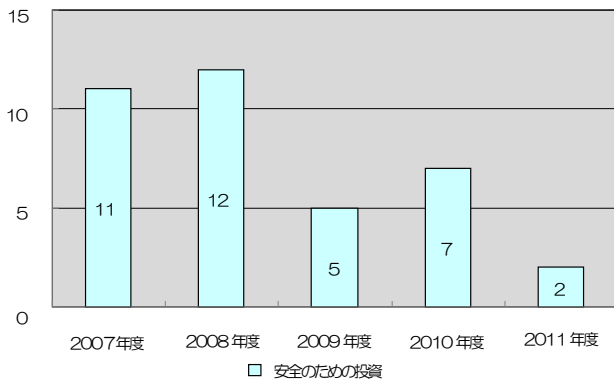
リフトの両国橋上の風速計

安全への投資

安全関連への投資（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	2007	2008	2009	2010	2011
安全のための投資	11	12	5	7	2
主なもの(いずれも普通索道)	曳索更新	平衡索更新	曳索切詰	救助用具更新	受索輪取替

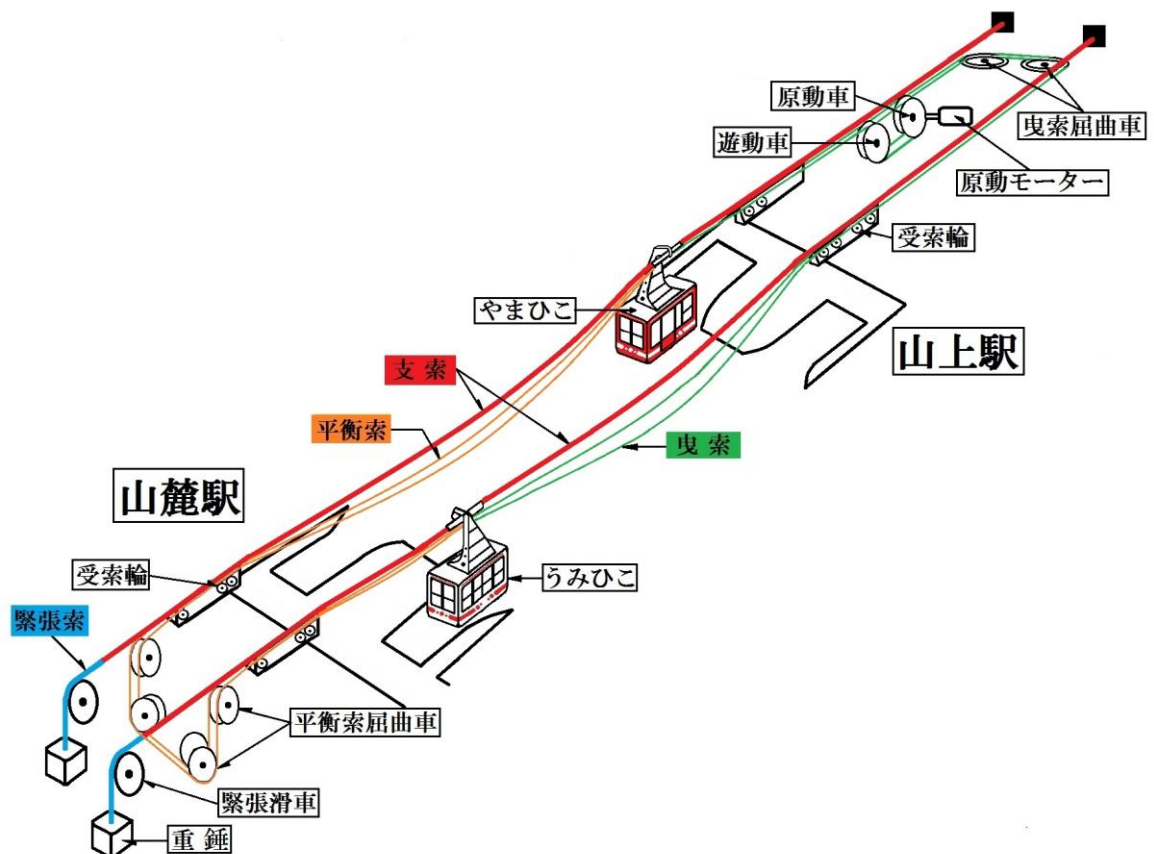


～ 須磨浦ロープウェイのワイヤーの種類と役割 ～



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

～ 須磨浦ロープウェイの概略図 ～



2012年度の安全重点施策

安全教育

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・各種指示を行います。

また、輸送の安全確保の維持・向上のために、安全に関する教育を全係員対象に実施します。

- ・安全運転推進運動期間
(7月11日～20日)
- ・年末年始の輸送等に関する安全総点検期間
(12月10日～1月10日)

上記期間ほか、安全確保の重要性および司運動の趣旨について管理職から全係員に対して周知します。

また、ヒヤリ・ハット等事故の芽情報の収集を行います。

緊急時対応訓練

毎年一年定期検査時(12月上旬)安全運転推進運動期間中その他の期間にも、適宜救助訓練を実施します。

安全への投資

2012年度について普通索道(ロープウェイ)においては、山上・山麓駅階段の手摺設置、また、特殊索道(観光リフト)においては、支索索及び搬器の更新その他関連施設に対する投資を行います。合わせて10カ年計画の策定を行います。

お客さまとの連携とお願い

「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。

ロープウェイ・リフトご利用時のお願い

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。
- 飲酒酩酊等、公の秩序または善良の風俗に反するような行為があり、他のお客さまに迷惑を及ぼすおそれのあるときは、ご利用をお断りすることがあります。

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。
- リフトご利用時には、空缶その他の物品を投げたり捨てたりしないでください。
- 搬器から飛び降りたり、搬器を揺らさないでください。
- 衣服・携帯品・毛髪などが、施設に巻き付かないよう注意してください。
- ご利用時は係員の指示に従ってください。

AED(自動体外式除細動器)

お客さまに安心してご利用いただけるよう、AED(自動体外式除細動器)を、須磨浦山上回轉展望閣1階のレストルーム内に設置しています。また、ふんすいランド事務所内にも備付けています。



回轉展望閣に設置したAED(自動体外式除細動器)



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

ご連絡先

〒653-0843

神戸市長田区御屋敷通3丁目1番1号

山陽電気鉄道株式会社 総務本部

電話078-612-2032

8:45~17:30

月~金「年末年始および祝日を除く」