

# 安全報告書 2022





## 目次

### ごあいさつ・・・1

### 1. 安全マネジメント体制・・・2

安全方針・・・2

安全管理体制・・・2

運輸安全マネジメント評価・・・3

安全重点施策・・・4

安全への投資・・・4

### 2. 鉄道運転事故・輸送障害・インシデントの発生状況・・・5

2021年度の発生状況・行政指導等・・・5

最近5年間の発生状況・・・6

### 3. 列車を安全に運行するために・・・7

駅ホームの安全対策・・・7

車両の安全対策・・・8

踏切の安全対策・・・10

橋梁の安全対策・・・11

連続立体交差事業・・・12

経営トップと社員とのコミュニケーション・・・12

事故・災害に備えた訓練・・・13

社員ワッペン・・・14

### 4. 鉄道輸送の安全を守るために・・・15

安全教育の実施と技能の継承・・・15

安全意識と安全レベルの向上・・・17

### 5. お客様の安全を守るために・・・18

防災・減災の取り組み・・・18

お客様への情報提供の強化・・・21

新型コロナウイルス感染症対策・・・22

### 6. お客様や地域社会のみなさまとともに・・・23

お客様へのお願い・・・23

みなさまの声を受けて・・・25

地域社会と協力した取り組み・・・26

### 7. 特集 異常事態発生時の非常用設備・・・27

# ご あ い さ つ

南海電気鉄道株式会社  
代表取締役社長兼CEO

遠北 光彦



平素から、当社をご利用いただき、誠にありがとうございます。

昨年度は、新型コロナウイルス感染症の変異ウイルスが猛威をふるい、感染者が急増しました。当社においては、公共交通機関の使命として、安定輸送を確保するために従業員の感染防止を徹底したほか、お客さまへの感染防止の協力の呼びかけや車内換気の徹底など感染拡大防止に努めてまいりました。

昨年度はインシデントが2件発生しました。三国ヶ丘1号踏切道で列車が通過する際に一旦下がった遮断桿が上昇して列車が通過した件と、全般検査を実施していた6200系車両の台車にき裂を発見した件であり、いずれも組織をあげて再発防止を図っております。2019年に運輸安全委員会から重大インシデントと認定された特急ラポートの台車き裂の対策につきましては、安全性を高めた新製台車への交換を昨年度に全編成完了いたしました。

昨年9月に国土交通省の運輸安全マネジメント評価を受審しました。これは当社の安全管理体制や実施状況等を経営トップや安全統括管理者等が国土交通省から直接ヒアリングを受け確認していただくもので、今回も指摘事項はありませんでした。

他社で発生した車内傷害事件に備え、警察など関係機関と連携し、車内で刃物を持った人物が暴れている状況で、防護盾などで対応しつつ、お客さまを安全に避難させ警察へ引き継ぐ防犯訓練を実施しました。また、駅、列車に防護盾などの防犯用品の配備を行い、お客さまの安全確保に努めております。

幸いにも昨年度は、当社沿線は自然災害等による大きな被害はありませんでしたが、全国的には、毎年多くの被害が発生しており、頻発化、激甚化しています。当社としては、自然災害への備えとして高架橋柱の耐震補強や橋梁異状検知システムの導入、法面補強、橋梁の洗掘防止対策、危険樹木の伐採などを推進しました。今後も計画的に自然災害によるリスクの低減に注力してまいります。

8300系車両の新造や軌道回路、変電設備など電気設備の計画的な老朽化更新、駅ホームや踏切道の安全対策なども継続して実施し、安全性向上に取り組んでまいりました。また係員の安全最優先の行動を着実に定着させるため、「安全方針」の実践や部門内外間のコミュニケーションの活性化、異常時の対応力を高めるための事故復旧訓練や避難誘導訓練など訓練や教育の充実による人材育成に努め、安全文化の醸成を図っております。今後もハード、ソフトの両面から安全管理体制の構築に尽力してまいります。

この安全報告書は、鉄道事業法第19条の4に則り、当社の安全輸送の確保のための取り組みを、お客さまに広く知っていただくために作成、公表するものです。ぜひご一読いただき、ご意見やご感想をお聞かせいただければ幸いです。

# 1. 安全マネジメント体制

## 安全方針

2006年10月1日に「安全方針」を制定(2009年6月26日改正)し、安全最優先を原則として事業活動を行う体制の整備に努めるとともに、鉄道施設、車両ならびに社員などを総合的に活用して輸送の安全確保に努めています。

### 安全方針

1. 安全最優先を原則とし、  
協力一致して事故の防止に努めます。
2. 輸送の安全に関する法令、規程を遵守し、  
厳正、忠実に職務を遂行します。
3. 作業にあたり、必要な確認を励行し、  
最も安全と思われる取扱いを実行します。
4. 事故・災害が発生したときは、  
人命救助を最優先に考え行動し、  
すみやかに安全適切な処置をとります。
5. 安全管理体制を適正に運用し、  
不断の改善に努めます。

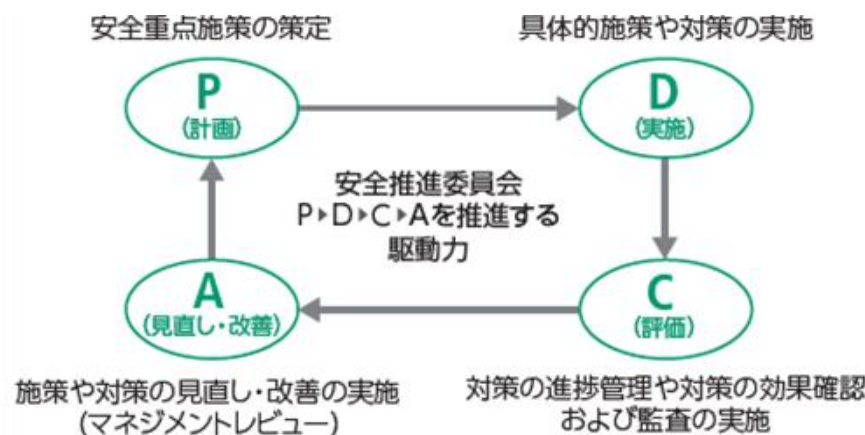
## 安全管理体制

当社は、定期的開催される安全推進委員会(委員長:社長)と月1回開催の安全推進実行委員会(委員長:安全統括管理者)を中心に、企業全体への「安全最優先の浸透」「安全文化の醸成」を図っています。安全推進委員会には、人事・経理・経営戦略の経営管理部門の責任者も参画しています。

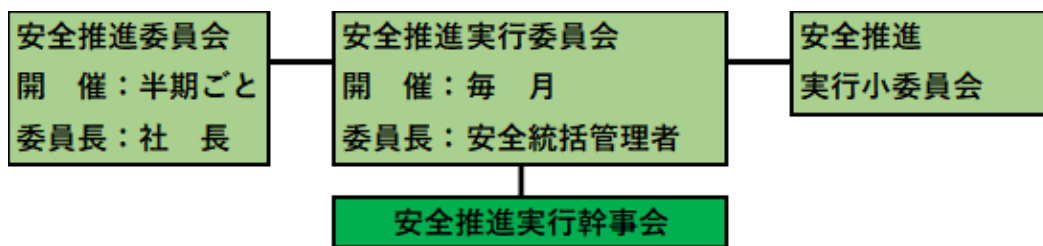
社長は安全管理体制の最高責任者として、安全統括管理者に鉄道営業本部長を、運転管理者に運輸車両部長を選任し、関係する各部門の責任者の役割を明確化して、安全管理体制を構築しています。

安全・安心の徹底を担う専任部署である安全推進部が、安全管理体制の適正な運用と改善に関する事項を統括するとともに、関係部署と調整して輸送の安全性・安定度向上のために必要な施策を組織横断的に推進します。

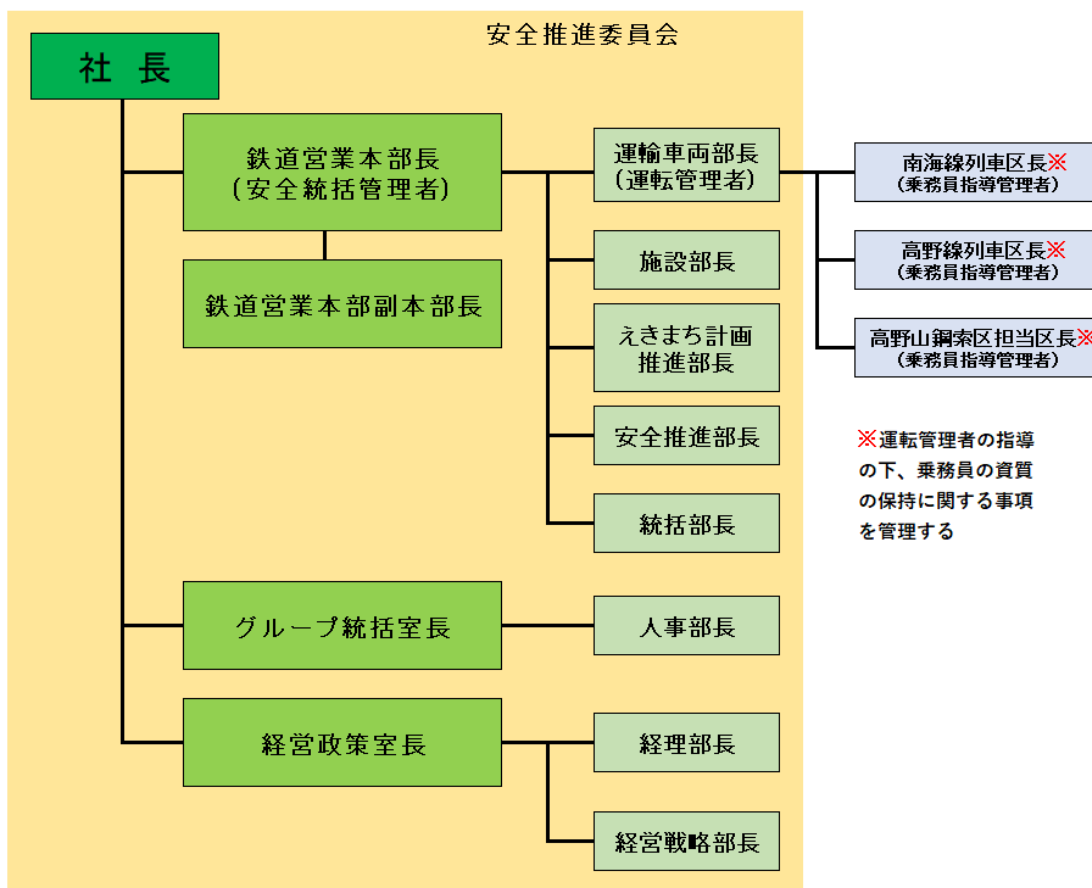
### 安全管理方法



## □ 委員会組織



## □ 安全推進委員会の構成



## 運輸安全マネジメント評価

運輸安全マネジメント評価は、国土交通省の大臣官房運輸安全監理官付運輸安全調査官や地方運輸局などの評価担当官が、当社の安全管理体制について経営トップや安全統括管理者、運転管理者などの経営管理部門の責任者にヒアリングなどを行い、安全管理の状況を確認するものです。

2021年9月に第8回運輸安全マネジメント評価が実施され、指摘事項はありませんでした。



運輸安全マネジメント評価の様子(コロナウイルス感染症対策、オンラインで実施された)

## 安全重点施策

輸送の安全確保に向けた課題を解決するため、2021年度の安全重点施策として以下の5項目を定めて取り組みました。また、安全管理体制について、安全重点施策の実施状況や安全内部監査の結果などを踏まえて、マネジメントレビューを実施しました。

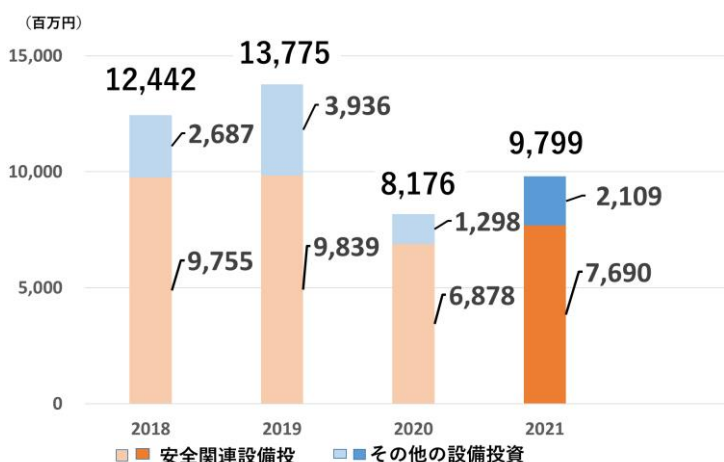
### 2021年度安全重点施策

- 「運輸防災マネジメント指針」に沿った自然災害リスクの軽減
- 社会的な要請も含めた駅ホーム、踏切の安全性向上
- 老朽機器・設備更新、改善による保安度向上
- デジタル技術を活用した安全設備によるシステムチェンジ
- 安全を支える人材の育成と技術継承

## 安全への投資

コロナ禍の影響により、コロナ禍前と比較して投資額は減少していますが、2020年度からは投資額は増加しました。必要な安全対策を滞りなく計画的に実施するため、2021年度は施設・車両などの更新・改善のために約77億円を投資しました。これは今後発生することが予測される大規模地震に備えた高架橋柱や駅舎の耐震補強工事、駅ホーム上の安全性向上のための施策と老朽設備の更新を推進するものです。2022年度も引き続き安全施策を計画的に推進します。

### 安全に対する投資額



### 2021年度の主な設備投資

- 高架橋柱の耐震補強(130本)
- 連続立体交差事業
- 8300系車両の新造(高野線12両)
- 9000系車両リニューアル工事(4両)
- 変電所シリコン整流器の更新(狭山変電所)
- 配電盤更新(深日)
- 閉塞装置更新

高野線・代替新造車両 8300系  
南海線・9000系車両のリニューアル

2021年度は、高野線で8300系を12両新造、また、南海線で9000系車両のリニューアルを4両実施しました。今後も計画的に新造リニューアルを進めてまいります。



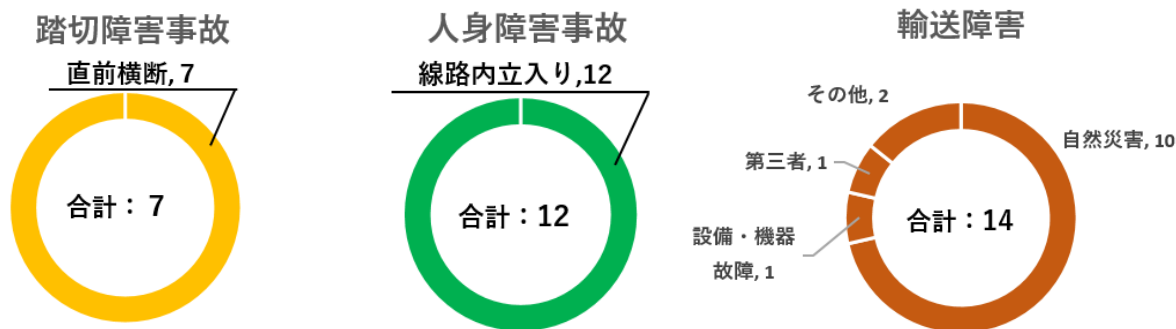
8300系車両

## 2. 鉄道運転事故・輸送障害・インシデントの発生状況

### 2021年度の発生状況・行政指導等

2021年度、重大事故(衝突・脱線・火災)は発生しませんでした。踏切障害事故、人身障害事故、輸送障害については、下記のとおりでした。

- ・インシデントが2件発生し近畿運輸局に報告しました。
- ・当社への行政指導はありませんでした。



### インシデントの概要

インシデント①	
発生日時	2021年5月24日(月)16時23分
発生場所	高野線 三国ヶ丘1号踏切道(大阪府堺市)
概況	列車が三国ヶ丘1号踏切道を通過する際、一旦下がった遮断棒が上昇し自動車と同踏切道を横断していることに気付き、直ちに非常ブレーキを動作させましたが、列車は同踏切道を約60m通過して停止しました。自動車との接触はしていません。踏切をご通行中の方、列車にご乗車のお客さまにお怪我はありませんでした。同踏切が正常に動作することを確認できるまで列車を一旦停止させ、安全を確認した後に通過させておりました。列車が在線することを検知する軌道回路の部品を交換している際に、その設定に誤りがあり、列車が接近しているにもかかわらず、踏切の遮断棒が上昇したものです。軌道回路の部品交換の作業方法、部品の設定確認方法を変更強化しました。

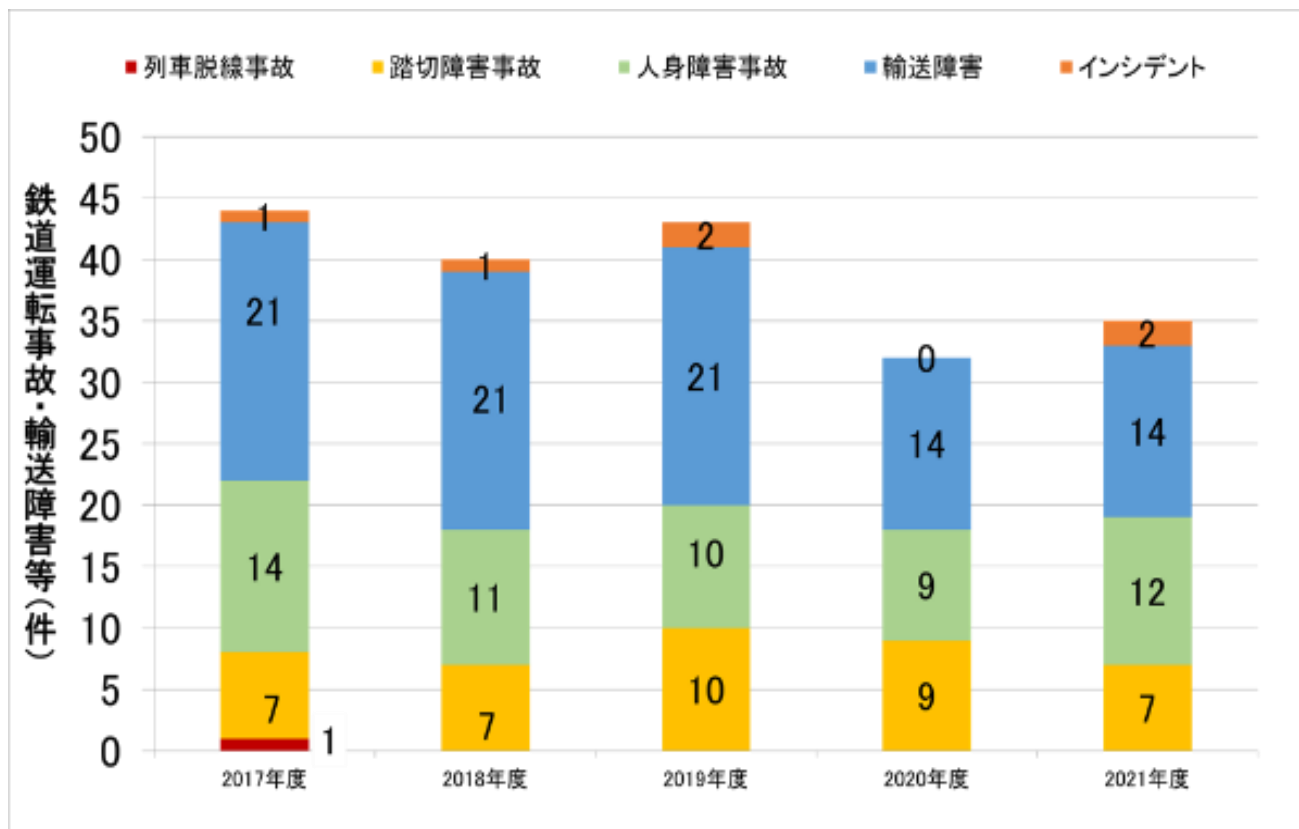
インシデント②	
発生日時	2021年6月14日(月)
発生場所	千代田工場(大阪府河内長野市)
概況	全般検査中の6200系車両の台車に、205mmと160mmのき裂を発見しました。緊急対策として、同形式および類似形式の台車の一斉点検を実施しました。この点検において、3件のき裂を発見しました。直ちに修繕を実施して完了しました。暫定対策として、原因が判明するまでの間、同形式および類似形式の台車に対しては、磁粉探傷検査を4年に1度から2年に1度の頻度で行う安全対策を講じてまいります。

### 過去のインシデントの対策の状況

2019年8月に発見された特急ラピートにおける台車き裂発生に関して、より安全性の高い台車を新製し、主電動機付き台車を2021年度中に全数置換完了しました。

## 最近 5 年間の発生状況

### 5 年間の事故の件数



### <参考>鉄道運転事故などの分類

鉄道 運 転 事 故	重 大 事 故	列車衝突事故	列車が他の列車もしくは車両と衝突、または接触した事故
		列車脱線事故	列車が脱線した事故
		列車火災事故	列車に火災が生じた事故
	踏切障害事故	踏切道において、列車もしくは車両が道路を通行する人もしくは車両などと衝突、または接触した事故	
	人身障害事故	列車または車両の運転により人の死傷を生じた事故(上記の事故に伴うものを除く)	
輸送障害		鉄道運転事故以外で列車に運休や遅れ(30分以上)が発生した事態	
インシデント		事故には至っていないが、鉄道運転事故が発生するおそれがあると認められる事態	



### 3. 列車を安全に運行するために

#### 駅ホームの安全対策

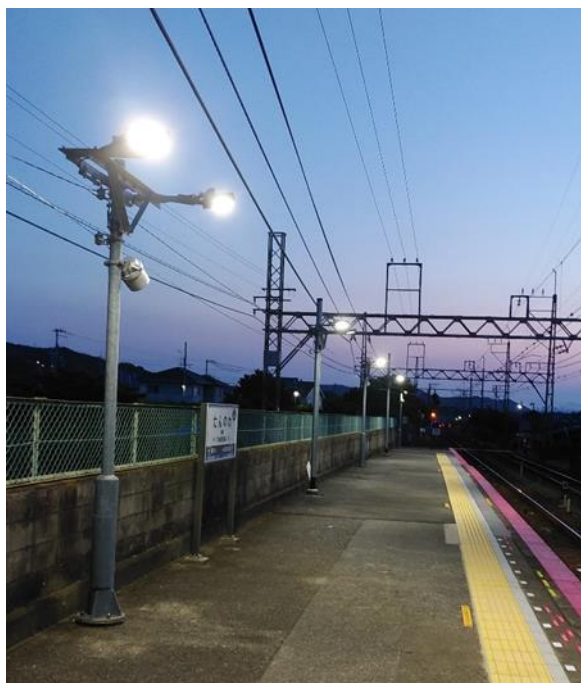
##### □ 大開口ホームドア

駅ホーム上の安全性向上のため、なんば駅1番のりばにおいて大開口ホームドアを6両分設置しています。



##### □ 照明の増設

列車最前部が停車する付近に照明を増設して夜間のホームを明るく照らすことで、車掌からのホームの視認性を改善し列車の扉挟み事故の防止を図っています。



##### □ 内方線付き点状ブロック

目の不自由な方をはじめお客さまに駅ホームの内側をお知らせする設備です。2022年3月末現在、100駅のうち71駅に設置しています。なお一日平均乗降3,000人以上の駅については全62駅に整備済みです。



##### □ 非常通報装置

ボタンを押すことで、乗務員や駅係員に異常が発生したことを知らせる装置です。



## 駅ホームの安全対策

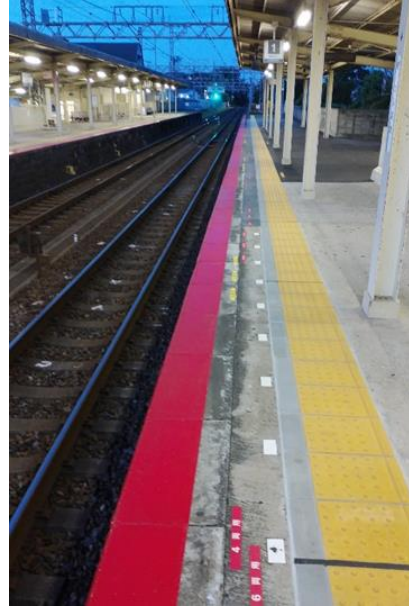
### ▣ 櫛状ゴム

車両と駅ホームの隙間を縮め、お客さまが転落するのを防ぐ設備です。なんば駅 1 番のりば、9 番のりばに設置しています。



### ▣ 駅ホーム縁端部の着色

お客さまに視覚的に駅ホーム縁端部であることを知らせ、駅ホームからの転落を未然に防ぐため、駅ホーム縁端タイルを着色しています。2022 年 3 月末現在、羽衣、高石、北助松、忠岡、蛸地蔵、吉見ノ里、淡輪、我孫子前、沢ノ町で実施しています。



## 車両の安全対策

### ▣ 転落防止装置

先頭車同士の連結部での転落防止措置として、2011 年度の新造車両から転落防止放送装置を設置しています。扉が開いているときに連結部であることを音声で知らせます。



### ▣ 車椅子スペース

車椅子をご利用のお客さまに安全にご乗車いただけるよう、一部車両に車椅子スペースを設けています。



## 車両の安全対策

### □ 非常通報装置

ボタンを押すことで乗務員に異常が発生したことを知らせる装置です。全車両に設置しています。



### □ 扉開閉予告灯

一部車両において、扉上部に赤色が点滅するLED式表示灯を設置しています。チャイム音とともに扉の開閉を知らせます。



### □ ワンマン列車の誤開扉防止対策

ワンマン列車の運転士が誤って駅ホームの無い側の扉を操作しても、扉が開かないようにするための装置を導入しています。列車が駅ホームに一部でも掛かっている場合も扉は開きません。



誤開扉防止装置(イメージ。○の場合のみ扉が開きます。)

### □ 転落防止ホコ

お客さまが車両連結部分の隙間から線路へ転落することを防止するため、転落防止ホコを設置しています。



### □ 車載型非常はしご

列車が駅と駅の間で停車するなどの異常時に、お客さまに安全に列車から降車していただくための設備です。順次設置を進めています。





### ①踏切閃光灯

警報灯の視認性向上を図るとともに LED 化も順次進めています。



### ②踏切支障報知装置

踏切に設置した非常ボタンを押すことで列車を停止させる信号を表示させる装置です。



### ③踏切障害物検知装置

踏切警報機作動中に障害物を検知すると、特殊信号発光機を点灯させて運転士に知らせる装置です。レーザー光を線状に張り巡らせて検知する光式と、踏切道内にレーザー光を平面放射する平面式があります。平面式は踏切道内の車いす、歩行者、自転車などに対しての検知性能を高めることができます。



光式

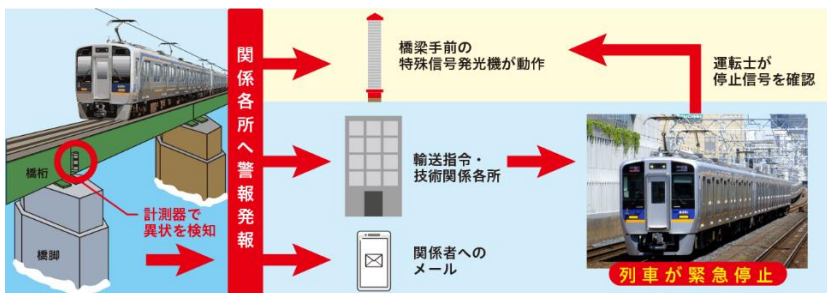


平面式

## 橋梁の安全対策

### □ 橋梁の異状を検知するシステム

橋脚に設置した計測器により、橋梁の異状を検知すると特殊信号発光機が自動的に動作し、列車の乗務員に直ちに異状を知らせるシステムを構築し、2021年度までに男里川橋梁、高野線紀ノ川橋梁、南海線紀ノ川橋梁に導入しました。2022年度は高野線大和川橋梁に導入する予定です。



### □ 橋脚洗堀防止対策

橋梁の安全性の向上として、橋梁の洗堀防止対策を推進しています。2021年度は高野線紀ノ川橋梁P3橋脚の洗堀防止対策が完了しました。引き続き、高野線紀ノ川橋梁の洗堀防止対策を推進します。



### □ 南海本線 紀ノ川橋梁の安全対策

南海本線の紀ノ川橋梁は、専門機関における健全度調査を実施し、安心してご乗車いただけることを確認していますが、さらなる安全性向上のため、落橋防止対策工事や橋脚の補強などの安全対策工事を上下線とも完了しています。



## 連続立体交差事業

関係自治体と積極的に協議を行い、南海本線(堺市内・高石市内)および高師浜線(高石市内)の連続立体交差事業を推進することで踏切を廃止し、運転保安度の向上と交通渋滞の解消を目指します。高石市内連続立体交差事業は、2021年5月に南海本線が完成しました。引き続き高師浜線の連続立体交差事業を推進します。



高石市内連続立体交差事業(高石駅完成)

## 経営トップと社員とのコミュニケーション

### □ 社長巡視

社長は適時、鉄道の安全を支える現業職場を巡視し、職場の取り組み状況を把握するとともに、現業社員などと輸送の安全確保に関する意見交換を実施しています。2021年度は各種運動期間を含め現業職場、沿線を7回巡視しました。



危険樹木の伐採について説明を受ける社長

### □ 安全ミーティング

安全統括管理者および運転管理者と現業部門、業務委託会社との双方向のコミュニケーションを図る目的で、安全ミーティングを開催しています。

2021年度は、現業職場を会場として8回開催しました。



安全ミーティングの様子

## 事故・災害に備えた訓練

### □ 事故復旧総合訓練

大規模な事故や災害が発生したと想定し、負傷者の救助、お客さまの避難誘導、損害箇所の復旧作業など全部門が参加する「事故復旧総合訓練」を毎年行っています。2021年度は「緊急地震速報システムの指示により停止した列車が、地震の揺れにより脱線、車両からお客さまを最寄り駅に避難誘導および損傷した設備の復旧作業を行う。」との想定で訓練を行いました。訓練場所を複数設定し、情報収集、連携の確認も行いました。



運輸・技術係員による避難誘導訓練



保線係員による復旧訓練



電力係員による復旧訓練



信号係員による復旧訓練



車両係員による復旧訓練



高石連立工事事務所復旧訓練

### □ 鋼索線訓練

鋼索線において、線路に支障する倒木により、長時間運転を見合わせる想定で、係員がお客さまをケーブルカーから高野山駅まで誘導する訓練を実施しました。



### □ 防犯対応訓練

車内や駅ホームでの傷害事件の発生に備え、警察など関係機関と連携した防犯対応訓練を実施しました。2021年度は、「車内や駅ホームで刃物を持った人物に防護盾等に対応しつつ、お客さまの安全を確保して警察へ引継ぐ」ことを想定した訓練を泉佐野駅、和歌山市駅、なんば駅で行いました。



### □ 車両避難訓練

過去に他社において車両基地に留置していた車両が浸水による被害を受けました。当社においても同様の事案が発生する可能性を検討した結果、紀の川下流域で河川が大雨により氾濫した場合に和歌山市駅及び和歌山車庫が浸水する可能性があるかと判断しました。対応BCPとして紀の川下流域河川氾濫時の対応方を策定して、夜間に車両を避難させる訓練を実施しました。

### 社員ワッペン

地震等の事故・災害が発生した場合、私服でその場(列車内等)に居合わせた社員が、当社員であることを周囲に明示して円滑な支援活動(負傷者確認、避難誘導の補助等)を行うために社員ワッペンを配布しています。





## 4. 鉄道輸送の安全を守るために

### 安全教育の実施と技能の継承

#### □ 駅係員・乗務員(運転士・車掌)教育

当社の鉄道研修センターは、駅係員・乗務員(運転士・車掌)の養成や知識・技能向上の教育を実施する施設です。コンピュータ教材や実物の模型、鉄道運転シミュレータを活用した教育、実技、訓練を行い、安全に対する意識、知識、技能の向上に努めています。また、現業職場では監督者と係員のマンツーマン教育など効果的な教育を行っています。



運転シミュレータ訓練

模型を使った訓練



実車を使った実技教育

## □ 技術係員教育

技術職場においては、安全講習会や実地訓練、過去の事例分析などを行い、安全意識の醸成と技術継承に取り組んでいます。2021年度は、実技教育、技能競技会や模擬故障解決訓練を実施しました。



分岐器材料更替作業教育  
(施設部・工務担当)

軌道作業用自動車の脱線復旧訓練  
(施設部・電力担当)



転てつ器密着検査電気・工務合同教育  
(施設部・信号担当)

主電動機取替訓練  
(運輸車両部・保守担当)

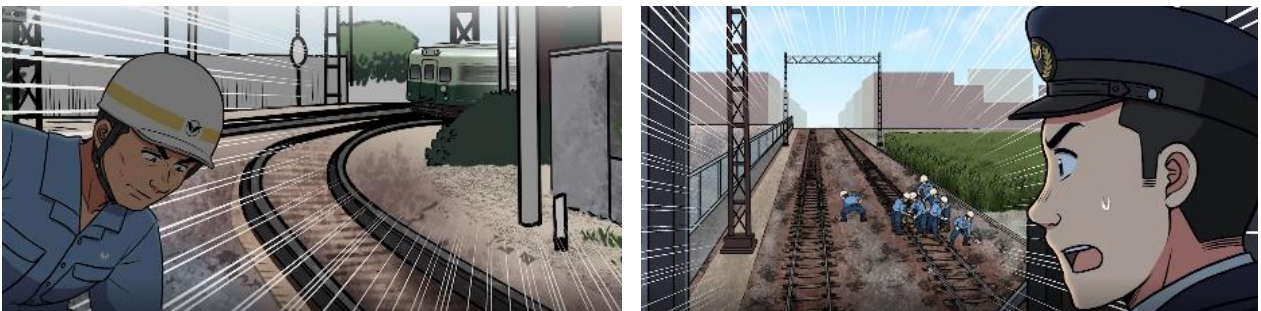


## □安全意識調査

安全に対する意識および安全管理体制に対する理解度を定量的に評価するために、2014年度から2年ごとに安全意識調査を実施しています。2020年度の調査結果を分析・検証して各種施策に反映させることで、安全意識を高め、安全管理体制をより強固なものにするよう取り組みました。

## □触車事故防止教材

当社で過去に発生した触車事故の事例をまとめた動画教材を製作しました。社員教育などで視聴することで、触車事故の防止に努めています。



## □安全推進ニュース

鉄道従事員に対して、ヒヤリハット情報の紹介や安全に関する知識などを掲載して、ヒューマンエラー防止・安全の確保に努めています。

**安全推進ニュース** 鉄道業務研究 162号 編集 2021年12月 安全推進部

**省略するな！ 意識しろ！ 今まで「OK」は通じない！！**

**人間特性とヒューマンエラーについて。**

**これまで学んだ学び**

誰か勧告は「確認バイパス」を教えてもらったんだっけ？

そうだな、「確認バイパス」は、**あらかじめ自分で検していた後で先人に命救った経験だけを求めるような傾向を指し、自分自身に改善を求めるために、その場で命救った経験だけを理由に「確認バイパス」として通じたい」という人間特性の一つだ。**  
今回は「確認バイパス」と関係が深い、「自己責任バイパス」について紹介するよ。

**自己責任バイパスとは**

自己責任バイパスとは、何かに成功したとき「**自分自身の能力によるもの**」と考え、逆に失敗したときは「**自分ではどうしようもない外部要因によるもの**」と責任を他人のせいととらえます。自己責任バイパスが生まれてくる背景には「**自尊心を傷つけない**」「**他人からの罵られ方をコントロールしたい**」といった気持ちがあるとされています。つまり、「自己責任バイパス」は人として非常に根深いバイパスであると言えます。

**無難なバイパスか、どういった時に陥りやすいんだろう？**

よくある例として、テストの結果が振られるね。テスト勉強を頑張って、結果が良かったら「自分はよく頑張った」「自分は強がりがいい」と考え、テスト勉強を頑張った結果が悪かったら「今回はテストが難しくすぎた」「今回は運が悪かった」と考えてしまうようなケースが振られるね。

誰かに一生懸命頑張って結果が悪かった時、今回はついでになかったって思っちゃうことがあるよ...

自己責任バイパスは、成功した時に自分に責任を押しつけるという考えもあるけど、失敗した時に運が悪かったという外的要因ばかりのせいにして、「なぜできなかったの？」と自分を責めてしまったり、という事象が起きているって思いがちなんだよ。

なるほど、でもって「確認バイパス」と関係が深いのかな？

自己責任バイパスの概念には、「**自尊心を傷つけない**」という心理があるんだ。だから「**自分の都合がいい理由**、理由を無理やり作り出して「確認バイパス」が欠けずに通じているんだよ...

そういうことから、自己責任バイパスに陥らないためにどうしたらいいんだろう。

まずは「**バイパス**」という存在を認識し自分から自分の考えに疑いを持つ姿勢が重要で、常に**客観的に自分の考えを検証する姿勢**を持って前進しよう。さらに自分の考えに疑いがない、あるいはどういったものかを考えてみることで、**客観的に自分の考えを検証する姿勢**を持って前進しよう。さらに自分の考えに疑いがない、あるいはどういったものかを考えてみることで、**客観的に自分の考えを検証する姿勢**を持って前進しよう。

**1. 2021年4月～6月のヒヤリハット件数**

部門	2021年4-6月	【参考】2020年4-6月	増減
合計	13	57	▲44
運転部	1	13	▲12
工務部	4	5	▲1
信号部	1	1	▲0
車両部	5	4	▲1
電気部	1	5	▲4
客運部	0	2	▲2
乗務員(本社)	57	11	▲46
合計	137	99	▲38

2021年4月～6月までのヶ月間、皆さまから集められたヒヤリハットは、117件でした。  
**ご自身の乗務や業務やつきを報告いただいた方、お礼申し上げます。**  
今回は部門の発表をもとに、職場で共有できる事例を紹介いたします。

## □安全推進講演会

従業員における安全意識の高揚と事故防止への取り組み強化を目的として、毎年外部講師による安全推進講演会を開催しています。2021年度は、コロナ禍により中止しました。

## □鉄道業務研究発表会

各部門における優れた業務研究の成果を発表する場として、毎年鉄道業務研究発表会を開催しています。「意識改革」の具体的な行動(業務改善)に関する発表を通じ、鉄道営業本部全体に「意識改革」の取り組みを浸透させることをテーマとして各部門の成果を共有しています。2021年度は、コロナ禍により中止しました。

## 5. お客様の安全を守るために

### 防災・減災の取り組み

#### □ 駅・高架橋柱の耐震補強

南海トラフ巨大地震などの今後発生が予測される大規模地震に備えて、駅舎や高架橋柱などの耐震補強を計画的に実施しています。



粉浜駅～住吉大社駅間 高架橋柱耐震補強工事

#### □ 危険樹木の計画的な伐採等

当社では、橋本～極楽橋駅間にある沿線樹木に対し、樹木医による健全度診断を実施し、その結果に基づいた樹木伐採等を行っています。2018年の台風21号の際には高野下～極楽橋駅間で倒木によって電柱が傾いて電車線を支障し、約2週間にわたり運行を休止するなど、多くのお客様にご迷惑をおかけしました。今後も安全運行を確保していくため、計画的に危険樹木の対策を進め、増大する自然災害リスクの軽減に努めてまいります。



伐採前



伐採後

## □ 防災情報システム

気象観測情報(雨量、風速)、沿線異状検知情報(河川水位、落石等)や地震情報をリアルタイムに防災情報として把握し、警報を発する防災情報システムを導入しています。

### 気象観測・地震に関する装置

雨量警報装置 15 か所



風速警報装置・11 か所



地震警報装置・7 か所



輸送指令等に雨量や風速を表示すると共に、警報区分ごとに定めた数値以上となったときに警報音が鳴動し、警報表示灯が点灯します。また、震度4以上の地震が発生したとき警報音が鳴動し、警報表示灯が点灯します。

## 防災情報システム

(情報端末は輸送指令・主要駅・技術事務所に設置しておりリアルタイムで情報共有し災害発生リスクに備えています)

### 沿線の異状検知に関する装置

河川水位警報装置・17 か所



冠水警報装置・3 か所



落石警報装置・17 警戒区域



架道橋衝撃警報装置・2 か所



自動車転落警報装置・2 か所



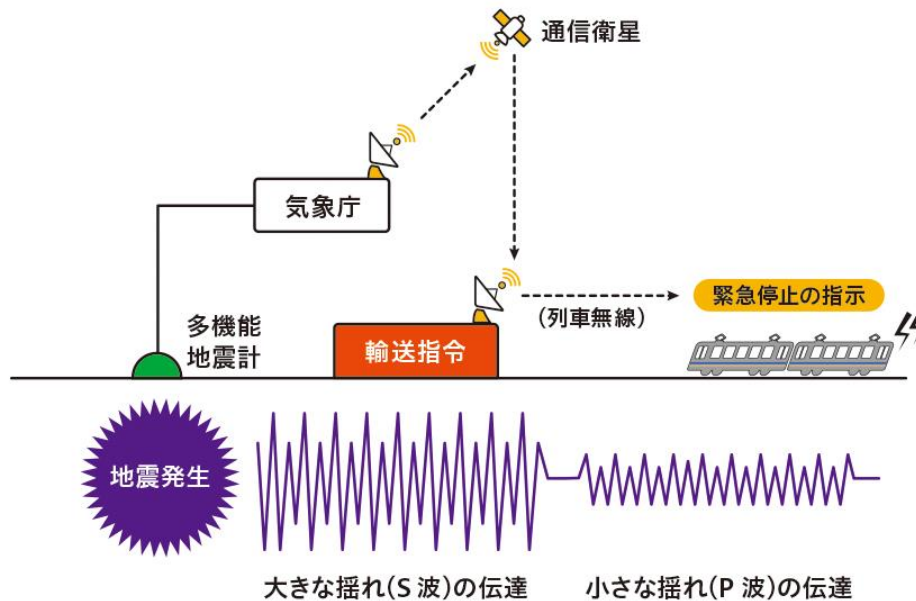
橋梁異状検知装置・3 か所



各装置において、定めた数値および異状状態を検出した場合、輸送指令等に設けた警報音が鳴動し警報表示灯が点灯します。

## □ 緊急地震速報システム

緊急地震速報システムは、震度 5 弱以上の地震波が当社沿線に到達する前に、全列車の運転士に対して自動的に緊急停止を指示することにより、列車の安全を確保するものです。



## □ 津波ハザードマップおよび避難場所・避難経路図の掲出と津波避難用看板

沿線地域における津波浸水予想区域を冊子にまとめ、乗務員が携帯しているほか、駅をはじめ関係職場にも配付しています。また、大阪府・和歌山県が公表している避難対象地区(津波浸水エリア)の駅には、津波ハザードマップおよび避難場所・避難経路図を掲出しています。さらに、駅間でも、列車が停車した場合に津波到達前にお客さまを安全な場所へ誘導するため、津波避難用看板を設置しています。



乗務員や職場に配付している  
津波ハザードマップ(左)、津波避難用看板(右)

## お客さまへの情報提供の強化

### 公式ウェブサイト

公式ウェブサイトにおいて列車運行情報を提供しており、日・英・中(簡体字)・韓の4言語表示に対応しています。

また、当社が運営する外国人向けウェブサイト(NANKAI TRAVEL GUIDE)を更新し、災害状況や遅延状況を15言語で掲載しています。

### 公式 Twitter

公式 Twitter において列車運行情報を提供しており、日・英・中(簡体字)・韓の4言語表示に対応しています。



### 改札口案内モニタ

案内情報を表示するモニタを改札口付近に設置し、列車に遅れが発生した場合は運行状況を表示し、お客さまに情報提供を行っています。日・英・中(簡体字)・韓の4言語表示に対応しています。



### 南海アプリ

スマートフォン向けアプリ「南海アプリ」の配信を開始しています。本アプリでは、列車走行位置や駅情報などを発信するほか、当社路線に20分以上の遅延など運行支障が発生した場合は、プッシュ通知でお知らせしています。

また、同アプリには「トイレ空き状況確認」、「席ゆずりあいアシスト」という生活サポート機能も備えています。



### 車内案内表示器

一部車両に車内案内表示器を設置し、列車に遅れが発生した場合などにお客さまに情報提供を行っています。日・英・中(簡体字)・韓の4言語表示に対応しています。

## 新型コロナウイルス感染症対策

当社では、お客さまに鉄道サービスを安全・安心にご利用いただくため、新型コロナウイルス感染症の拡大防止に向け、以下の取組み等を実施しています。

ご利用のお客さまにおかれましても、国土交通省や厚生労働省からの要請等を踏まえ、咳エチケットや手洗いなどの感染予防のほか、時差通勤等にご協力いただきますようお願いいたします。

### 当社の主な対策および取組み

1. 駅係員、乗務員をはじめ、お客さまと接する係員のマスク着用
2. 駅改札窓口への飛沫防止ビニールシートを設置
3. 駅設備消毒（階段手すり、待合室、お客さまトイレ、自動改札機、自動券売機等手が触れる箇所）
4. 自動券売機、のりこし精算機のタッチパネルへ抗ウイルス・抗菌シート貼付
5. 外気導入空調操作や窓開けによる車内換気
6. 駅および車内における感染予防啓発放送
7. 車内における抗ウイルス・抗菌加工、つり革・手すり等ふき取り消毒

### お客さまへの情報提供

- 時差出勤等の参考にしていただくために、ホームページに「主要駅の時間帯別ご利用状況」についての情報を掲載

### 駅での主な取組み

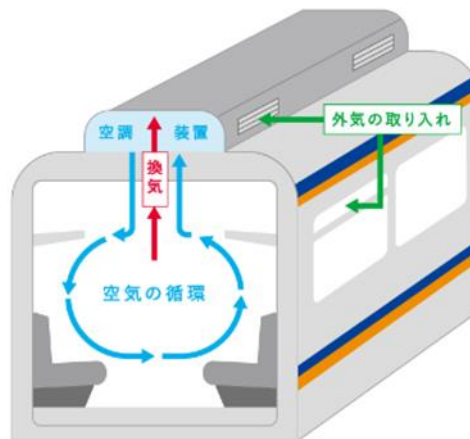


改札機等の機器の消毒



すべての券売機・精算機に  
抗ウイルス・抗菌シートの貼付け

### 車内での主な取組み

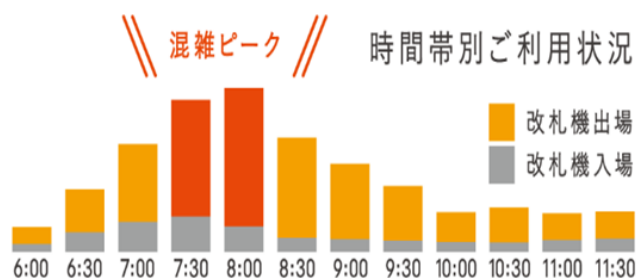


窓開けや空調による車内換気により、車内の空気は特急車両で3分～8分程度、一般車両で3分～10分程度で入れ替わります。



車内の抗ウイルス・抗菌加工

### 混雑状況の情報提供



混雑時間帯や混雑した車両を避けてご乗車いただきますようお願いいたします。主要駅の時間帯別ご利用状況はホームページをご覧ください。



## 6. お客さまや地域社会のみなさまとともに

### お客さまへのお願い

安全確保や定時運転のためにも、皆さまのご理解とご協力をお願いいたします。

#### □ 踏切では

- いったん止まって左右の安全を確認してから渡りましょう。
- 万が一閉じ込められたときは、遮断機を押し上げて踏切外へ脱出してください。
- 踏切の警報が鳴動し、遮断機が降りた時に、人や自転車、自動車が取り残されていた場合は、非常停止ボタンを押してください。



#### □ 駅ホームでは

- **駆け込み乗車は危険です。**また、列車の遅れの原因ともなりますので、おやめください。
- 線路に転落した方など異常を発見したときは、**駅ホームに設置している非常停止ボタンを押してください。**



- **黄色の点字タイルは、目の不自由な方の大切な道しるべです。**立ち止まったり、また手荷物を置かないでください。



- 電車が到着・発車する際に、**黄色の点字タイルの内側までお下がりください。**



- **お客さまの安全を確認できるまで、電車は発車いたしません。**安全確認ができない場合は、放送・声かけ・手笛により注意喚起を行います。

● 駅ホームや車内で、お年寄りや体のご不自由なお客さまがいらっしゃいましたら、思いやりを持ったお声掛けで、やさしい社会づくりにご協力をお願いします(国土交通省や鉄道事業者が連携した「駅ホームでの声かけ・見守り促進」キャンペーンや、関西鉄道事業者20社局による「声かけ・サポート」運動に当社も参加しています)。



ホームでの声かけ・見守り促進

● エスカレーターでの歩行は大変危険です。立ち止まってご利用ください。キャリーケースはしっかりと手でささえてください。



エスカレーターのご利用について

● 歩きスマホ、ゲーム機などを使用しながらの移動は、駅ホームからの転落事故、電車との接触事故、お客さま同士の接触の原因となります。大変危険ですので、おやめください。



駅ホームでの「歩きスマホ」はきけんです。

## □ 車内では

- 非常事態が発生したときは、**非常通報ボタン**を押すか、ただちに乗務員にお知らせください。  
(特集もご覧ください。)



車内非常通報装置

- 戸袋に手やかばんが引き込まれないようにご注意ください。特に**お子さま連れのお客さまは到着の際、扉から手を離していただきますようお願いいたします。**



戸袋への引き込まれ注意表示

- 安全確保のため、走行中やむを得ず急停車することがあります。走行中は**つり革**や**手すり**をお持ちいただくなど、事故防止にご協力をお願いいたします。



車内での注意喚起広告

## みなさまの声を受けて

お客さまや沿線住民の方の声にお応えし、継続的に安全性の向上に努めてまいります。

## □ 踏切で

沿線自治体と協力して踏切道の幅を広げるとともに歩道を設ける改良を進めています。

2020年度実施した、  
高野線白鷺駅～初芝駅間



## 地域社会と協力した取り組み

これからも地域社会と一体となって、皆さまの安全を守り続けていきます。

### □ 鉄道学校

高石市に位置する教育施設「鉄道研修センター」において、小学生を対象とした鉄道学校を開催しています。車掌体験や転てつ器手廻し体験などを通じ、楽しみながら安全への取り組みを理解していただいています。なお、2021年度は、コロナ禍により中止しました。



### □ 安全・安心出前教室

沿線にある学校などへ訪問し、利用マナーの啓発と、安全に関する知識を深めていただき、当社に親しみを感じていただくファンづくりに努めています。



安全・安心出前教室の様子

### □ こども110番の駅

お子さまを危険から守る、より安全な地域づくりに貢献するために「こども110番の駅」ステッカーとポスターを18駅に掲出しています。万一、駅にお子さまが助けを求めてきた場合には速やかに保護し、110番通報を行うなどの対応をとります。



## 7. 特集：異常事態発生時の非常用設備

### □非常通報装置(乗務員へ通報するとき)

○非常通報装置は、車内で緊急事態が発生した場合に、乗務員に知らせることができます。

○非常通報装置には、2タイプあります。

・通話可能タイプ ・通報のみタイプ

通話可能タイプは、乗務員が応答後、マイクに話しかけると通話ができます。

通報のみタイプは、異常を知らせることで乗務員が駆け付けます。



ボタンを押すと  
列車は非常停止します

通話可能タイプ



通話可能タイプ  
(車イススペース)



通報のみタイプ



○非常通報装置には、フタを開けるとボタンがあり、押すことで乗務員に知らせます。

(乗務員室でベル、警報音が鳴ります)



丸カバーをスライド  
(通話可能タイプ)



カバーを上方にスライド  
(通話可能タイプ)  
(車イススペース)



カバーを見開き  
(通報のみタイプ)

### □ドア開放コック(緊急脱出が必要なとき)

○コックを手前に引くと、手動でドアを開けることができます。

○みだりに車外へ出ると危険ですので、係員の指示に従ってください。



### □消火器(車内で火災が発生したとき)

○火災発生時に使用できるよう、全車両に設置しています。

