



安全 (安全報告書)

ここでは鉄道事業法第十九条の四の規定に基づいて、2019年度の輸送の安全のために講じた措置や安全への取り組みを安全報告書として公表します。

担当執行役員(安全統括管理者)より

お客さまの信頼回復へ 安全文化の醸成と防災・減災対策に取り組み 安全・安心・安定輸送の提供に努めます

安全統括管理者
常務執行役員
鉄道営業本部長
梶谷 知志



平素は当社をご利用いただき誠にありがとうございます。

昨年の4月と8月に特急ラピートの台車にき裂が発見され、8月のき裂については国土交通省運輸安全委員会から、重大インシデントに認定されました。9月には鋼索線において車両故障による3時間以上の運転を見合わせる輸送障害を発生させました。また、2015年に発生したインシデント(6000系車両の台車にき裂が発生)について、2016年度の安全報告書にインシデントとして記載されていなかったことが判明しました。ご利用のお客さまには、多大なご心配をお掛けしたことに対し、深くお詫び申し上げます。

2019年度は、幸いにも大きな自然災害に見舞われることはありませんでした。しかしながら、頻発化・激甚化する自然災害に対する備えとして、防災減災対策は最重要課題の一つであり、高架橋柱、駅舎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を推進しました。2020年度も、引き続き計画的に推進していきます。また、被害を受けた場合でも、列車運行の影響を最小限にする縮災対策や運転再開までの

時間をできる限り短縮するため、初動対応・体制の強化により安全輸送の確保に努めます。さらに、駅ホームや踏切道の安全対策や車両をはじめとする老朽機器および施設の計画的な更新を実施し安全性の向上を図っていきます。このようなハードの整備だけでなく、ソフト面でも、係員には普段から安全最優先の原則に則った行動を心掛ける「安全方針」の実践、コミュニケーションの活性化、訓練や教育の充実による人材育成に努めています。

そのような中で、冒頭申し上げた特急ラピートの台車き裂のほか、お客さまに不安を感じさせてしまう事象を発生させたことに対して、総力を挙げて信頼の回復に取り組みました。お客さまに安心してご利用いただくには、安全文化の醸成が必要不可欠であるとの決意から、「攻めの安全」=能動的に安全を創り出す文化の構築を目指し、「安全・安心で良質な輸送サービス」の提供に努めています。

2020年1月頃から流行し始めた新型コロナウイルス感染症に対しては、1月30日に対策本部を設置いたしました。お客さまに安心してご利用いただけるように、できる限りの対策を実施して、感染予防・拡大防止に取り組んでいます(詳細は、P30の特集をご覧ください)。

安全マネジメント

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します。
5. 安全管理体制を適正に運用し、不断の改善に努めます。

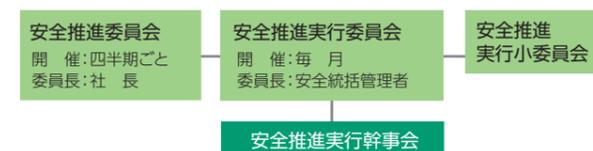
安全管理体制

当社は、四半期ごとに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「安全意識の浸透」「安全風土の構築」を図っています。安全推進委員会には、経営企画・人事・経理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

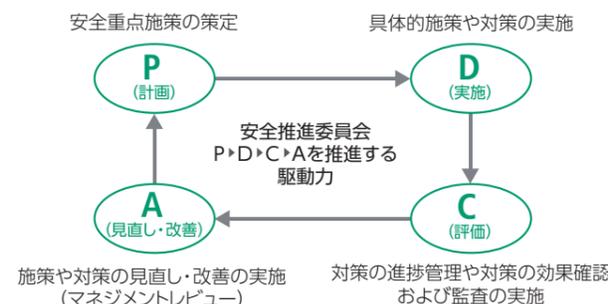
する各部門の責任者の役割を明確化して、安全管理体制を構築しています。

2017年度に新設した安全・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。

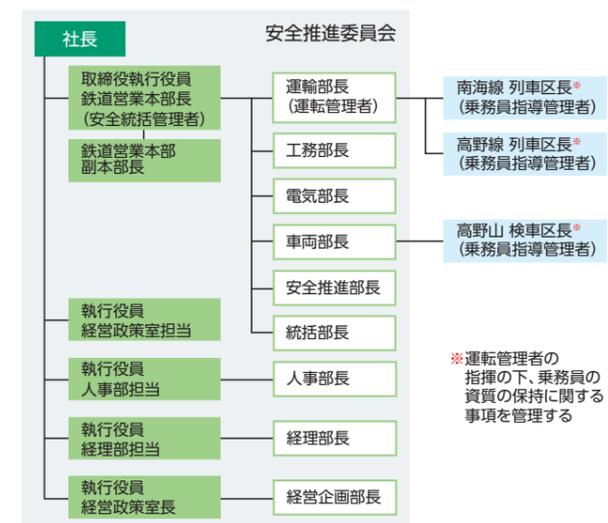
委員会組織



安全管理方法



安全推進委員会の構成



運輸安全マネジメント評価

2017年10月、第7回の運輸安全マネジメント評価が実施されました。これは、国土交通省の大臣官房運輸安全監視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。

第7回の評価においても、指摘事項はありませんでした。(なお、2018年度、2019年度は運輸安全マネジメント評価が実施されませんでした。)

お客さまの安全を守る施策

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、2018年度から3か年の安全重点施策として右の5項目を定めて取り組んでいます。

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。

2018年度から3か年の安全重点施策

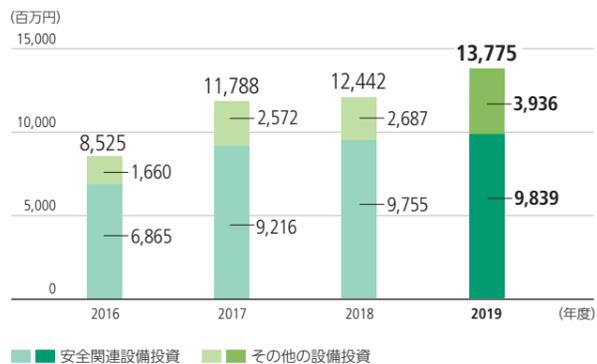
- 高まる自然災害リスクの低減
- 社会的な要請への対応
- 車両をはじめとする老朽機器および施設の計画的な更新
- 異常時対応能力の向上
- 安全文化の醸成と人材育成

安全への投資

必要な安全対策を滞りなく計画的に実施するため、2019年度は施設・車両などの更新・改善のために約98億円を投資しました。

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

安全に対する投資額



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。

2020年度も引き続き安全施策を計画的に推進してまいります。

2019年度の主な設備投資

- 高架橋柱の耐震補強
- 防災対策(落石防護工、法面防護工)
- 駅舎耐震補強(羽倉崎駅など5駅)
- 8300系車両の新造(南海線12両、高野線18両)
- 9000系リニューアル工事(8両施工)
- 千代田変電所 単独受電化
- 踏切支障報知装置や踏切集中監視システムの新設
- 変電所シリコン整流器の更新(春木変電所)
- 連続立体交差事業(堺市内、高石市内)

代替新造車両8300系

2015年度から南海線で代替を進めており、2019年度は12両を新造しました。また、2019年度からは高野線でも代替を開始し、18両を新造しました。

今後も計画的に新造してまいります。



代替新造車両8300系

特集 新型コロナウイルス感染症予防・拡大防止の取り組み

2020年1月、新型コロナウイルス感染症の流行の兆しが見え始めたことから、当社においても、1月30日に対策本部を設置し、その予防対策に万全を期して感染拡大防止に努めてまいりました。現在も、お客さまに安心してご利用いただけるように、できる限りの対策を講じて、新型コロナウイルス感染症の拡大防止に取り組んでいます。

また、お客さまにも、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をお願いしております。

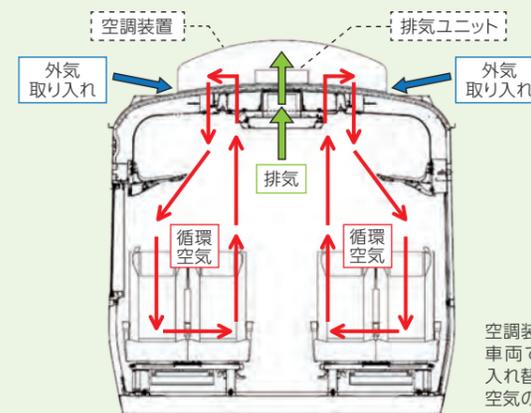
当社の主な対策および取り組み

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

車内換気イメージ図(12000系の場合)



空調装置により外気を取り込むことで、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。一般車両は、窓開けやドアの開閉により、空気の入れ替わりはさらに早くなります。



お客さまと接する係員はマスクを着用



券売機の消毒



つり革の消毒



ドア部の抗ウイルス・抗菌加工



券売機抗ウイルス・抗菌シートの貼付

お客様の安全を守る施策

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。



高架橋柱の耐震補強(柱に鋼板を巻き補強)

南海本線 紀ノ川橋梁の安全対策

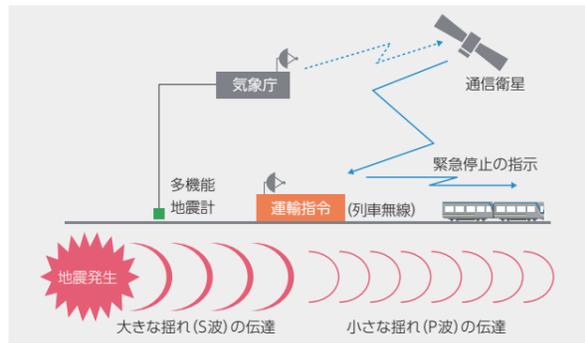
南海本線の紀ノ川橋梁は、専門機関における健全度調査を実施し、安心してご乗車いただけることを確認していますが、さらなる安全性向上のため、落橋防止対策工事や橋脚の補強などの安全対策工事を進めており、2018年度に上下線ともに工事が完了しました。



南海本線 紀ノ川橋梁の橋脚補強(鋼棒の挿入)

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。



緊急地震速報システム

津波ハザードマップおよび

避難場所・避難経路図と津波避難用看板

沿線地域における津波浸水予想区域を冊子にまとめ、乗務員に携帯させているほか、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)

危険樹木の計画的な伐採等

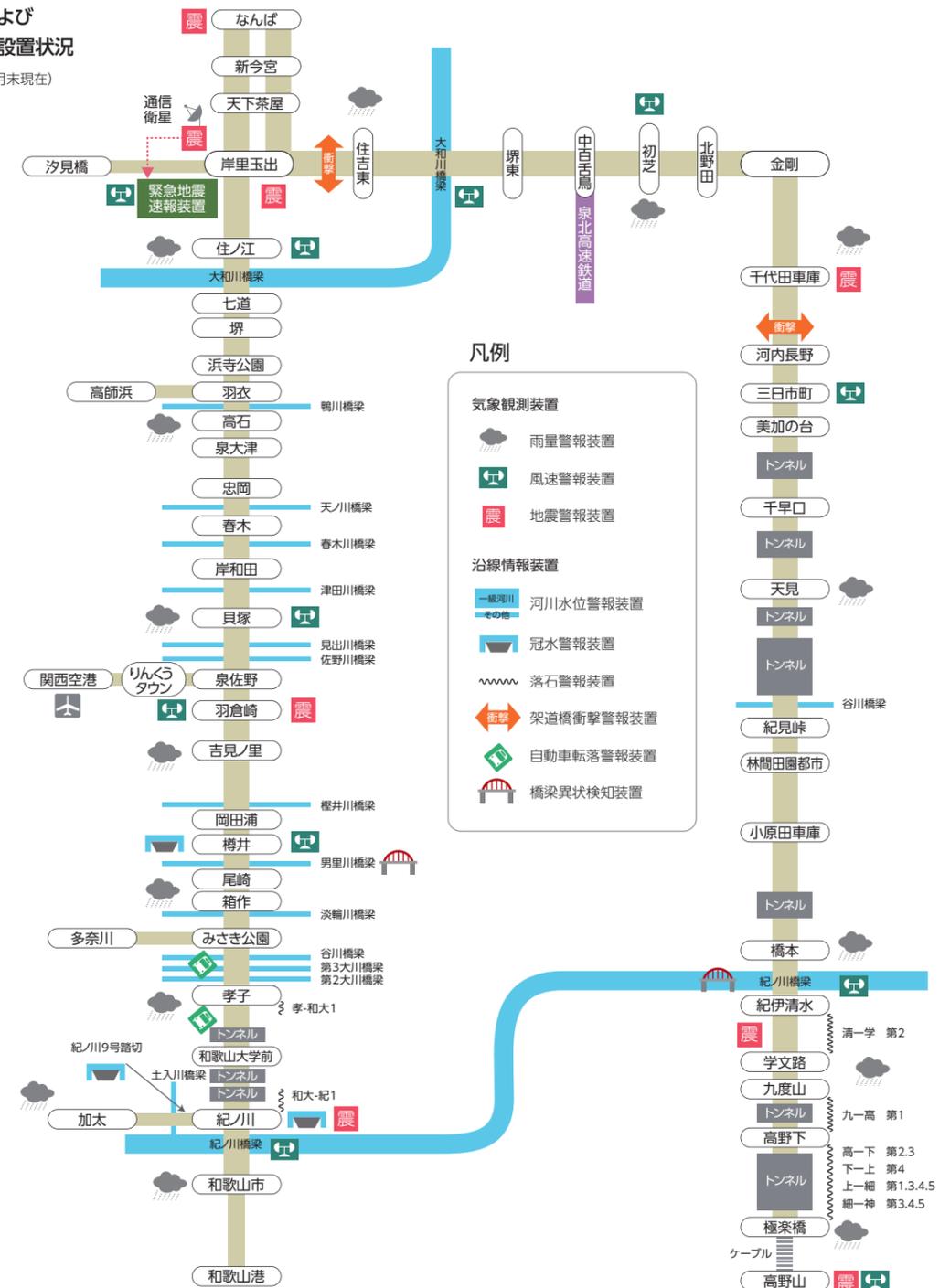
当社では、橋本～極楽橋駅間にある沿線樹木に対し、樹木医による健全度診断を実施し、その結果に基づいた樹木伐採等を行っています。2018年の台風21号の際には高野下～極楽橋駅間で倒木によって電柱が傾いて電車線を支障し、約2週間にわたり運行を休止するなど、多くのお客さまにご迷惑をおかけしました。

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。

防災情報システム

雨量、風速、地震等気象情報や河川水位等の線路支障情報を集約把握する防災情報システムを導入しています。

気象観測装置および沿線情報装置の設置状況分布図 (2020年3月末現在)



凡例

気象観測装置

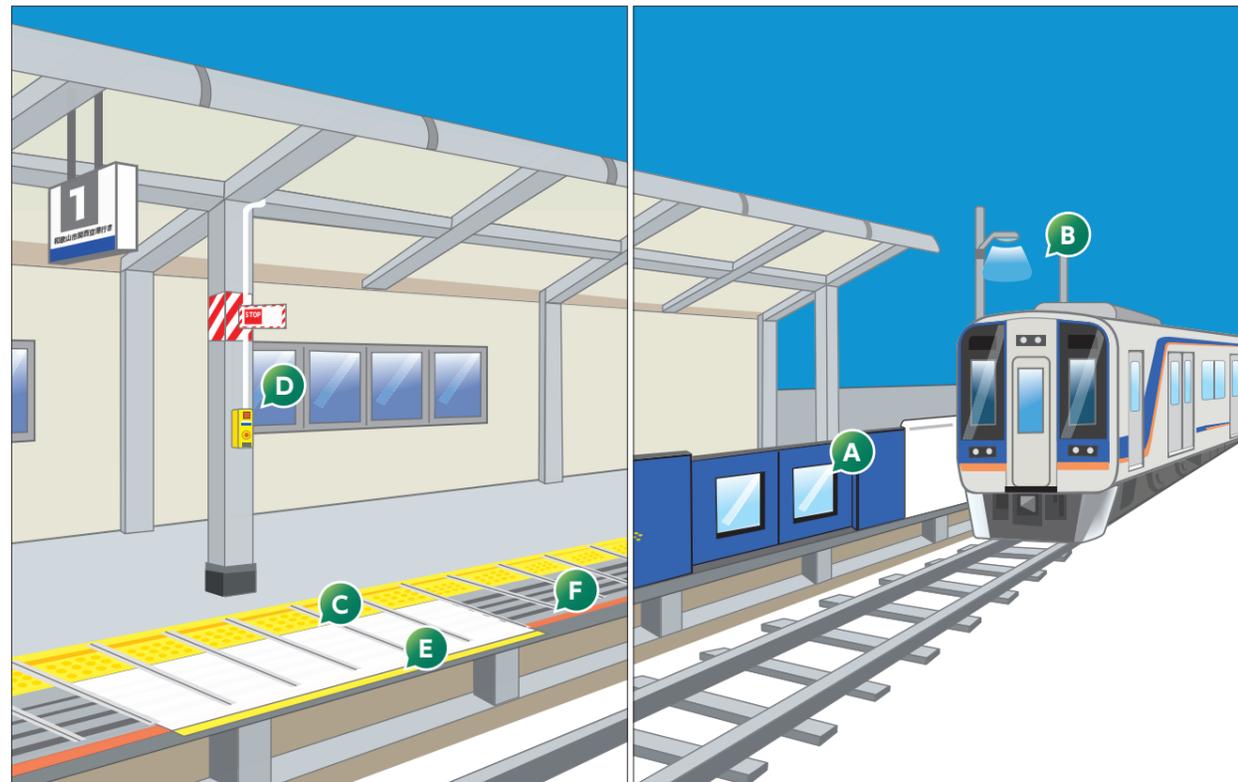
- 雨量警報装置
- 風速警報装置
- 地震警報装置

沿線情報装置

- 河川水位警報装置
- 冠水警報装置
- 落石警報装置
- 架道橋衝突警報装置
- 自動車転落警報装置
- 橋梁異状検知装置

お客さまの安全を守る施策

駅ホームの安全対策



A 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両分設置しました。



B 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。



C 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。2020年3月末現在、100駅のうち68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。



D 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。



E 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。



F 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。2020年3月末現在、羽衣駅、高石駅、北助松駅、蛸地蔵駅、吉見ノ里駅、淡輪駅で実施しています。



お客さまの安全を守る施策

踏切の安全対策



1 踏切閃光灯
せんこう
 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

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。平面式は面検知を行うことが可能となり、踏切道内の車いす、歩行者、自転車などに対する検知性能を高めることができます。2019年度は、南海線と高野線に各一か所設置しました。今後、踏切道のさらなる安全性の向上を図るため、平面式の設置箇所を拡大していきます。



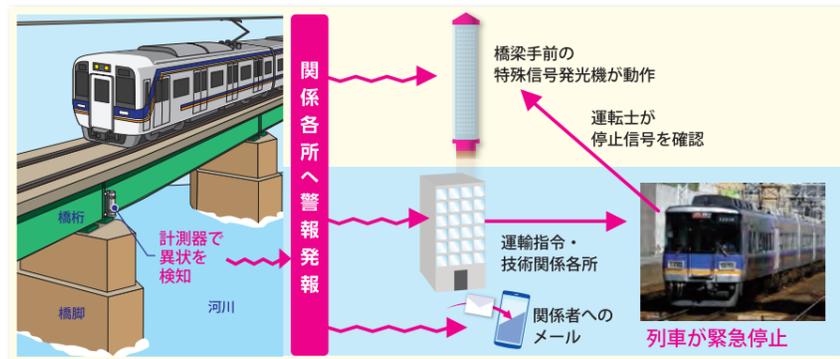
光式



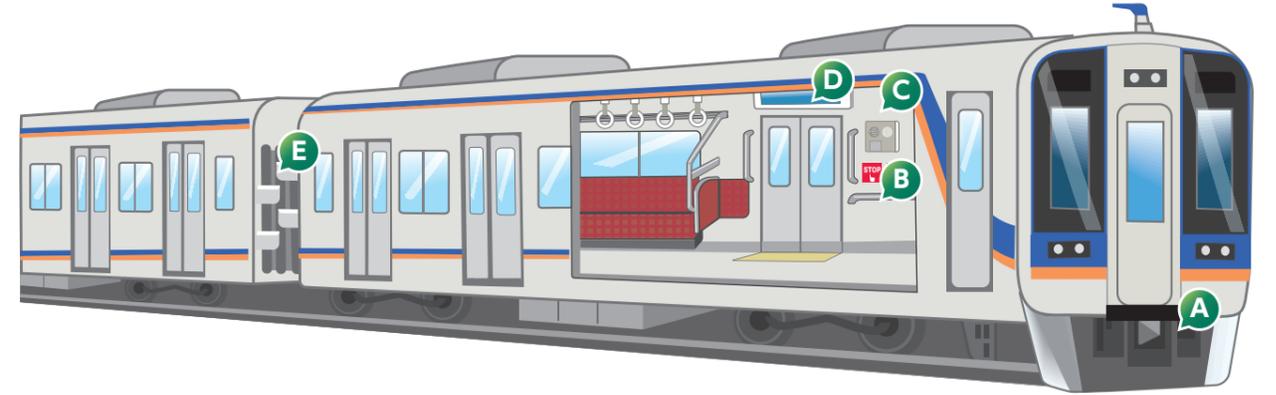
平面式

橋梁の安全対策

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、男里川橋梁に導入しました。今後も、主に長大橋梁を対象に同システムの導入を進めていきます。



車両の安全対策



A 転落防止放送装置

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。



B 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。



C 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。



D 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。



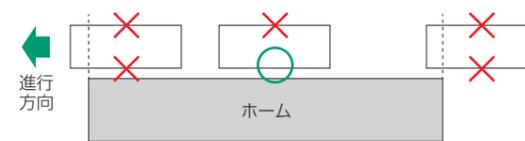
E 転落防止ホロ

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、転落防止ホロを設置しています。



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ました。列車が駅ホームに掛かっていない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。)

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。



お客さまの安全を守る施策

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 (高石駅)



堺市内連続立体交差事業 (諏訪ノ森駅旧駅舎の曳家工事)

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。

2019年度は各種運動期間を含め現業職場を7回巡視しました。



社長巡視と現業職場からの説明

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。2019年度は現業職場を会場として計8回開催しました。



安全ミーティング

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。

鉄道営業本部の安全管理体制の構成員と、一部の業務委託会社の社員を対象に実施し、調査結果を分析・検証して安全確保に関する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していきます。

事故・災害に備えた訓練

大規模な事故や災害などの異常事態に備え、計画的に訓練を実施しています。

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。

「地震の揺れの影響により先頭車両が脱線し停車した。お客さまの避難誘導中に線路横の民家から火災が発生した。」との想定で訓練を行いました。



座席を使っでの避難誘導



保線係員による復旧作業



電力係員による復旧作業



検車係員による復旧作業

トンネル内からの避難誘導訓練

暗いトンネルから徒歩で避難するのは、ケガのリスクが高く悪条件になることが予想されます。そこで、長時間にわたりお客さまを閉じ込めることを防止すべく、迅速な避難誘導方法を検証することを目的とした訓練を実施しました。



救援列車による救助



車両間渡り板を使用してお客さま役の係員を避難誘導

鋼索線訓練

鋼索線において、新型ケーブルカーを使用した異常時対応訓練を実施しました。走行中に土砂崩れを認めて非常停止したとの想定の下、お客さまの避難誘導や取扱いの確認を行いました。



駅間停車したケーブルカーからお客さま役の係員を避難誘導

テロ対処訓練

鉄道テロの発生に備え、警察など関係機関と連携したテロ対処合同訓練を実施しています。2019年度は、橋本駅で訓練を行いました。

WEB会議システムを活用した訓練実施について

WEB会議システムを活用した対策本部と現業職場との意思疎通と、情報伝達、連絡体制を確認する訓練を実施しました。



WEB会議システム活用訓練

お客さまの安全を守る施策

安全教育の実施と技能の継承

鉄道輸送の安全を確保するため、社員一人ひとりの知識・技能の向上を図るべく、計画的に教育を実施しています。

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。

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。

2019年度は、若年者教育、技能競技会や模擬故障解決訓練を実施しました。

安全推進講演会

従業員の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。2019年度は、新型コロナウイルス感染症の影響により、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。2019年度は、「意識改革」の具体的行動(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ました。

3大事故風化防止教材

列車の往来が激しい車庫内では、過去触車事故が度々発生しました。鉄道事業に従事する社員一人ひとりが輸送の安全確保の責務についての認識を一層深めるためと車庫内の危険性を知らしめ、事故防止に努めるためにDVD教材を制作し、社員教育などで視聴させています。



運転シミュレータ訓練



技能競技会(電気部 電路担当)



模擬故障解決訓練(車両部)



実車を用いた乗務員訓練



技能競技会(電気部 変電担当)



分岐器教育(工務部)

お客さまへの情報提供の強化

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。

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。

車内案内表示器同様、日・英・中(簡体字)・韓の4言語表示に対応しています。

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。

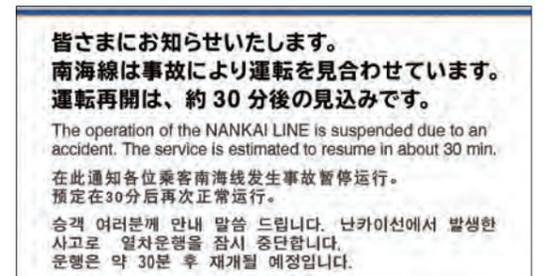
公式Twitter

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。

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30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。



南海線なんば～和歌山市間は強風のため現在ダイヤが乱れており異常時のお知らせ(イメージ)



Twitterで運行状況を案内



南海アプリ

鉄道運転事故・輸送障害・インシデントの発生状況

2019年度の発生状況・行政指導等

2019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、右記のとおりでした。

インシデントは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

特急ラピート(50000系)における台車き裂発生と再発防止策

2019年4月8日の台車き裂の発見に続き、2019年8月24日にも、南海線住ノ江検車区で台車き裂が発見されました。8月のき裂は、国土交通省運輸安全委員会から重大インシデントに認定される事態となりました。複数回にわたって特急ラピートの台車にき裂を生じさせたことで、当社線をご利用いただいているお客さまをはじめ、関係する皆さまに多大なご心配、ご不安な思いをおかけいたしました。

徹底した原因究明に取り組み、把握した事実に基づき安全対策を講じて、再発防止と台車の安全確保に万全を期してまいります。運輸安全委員会の調査結果が公表されましたら、その内容を真摯に受け止め、適切に対応してまいります。

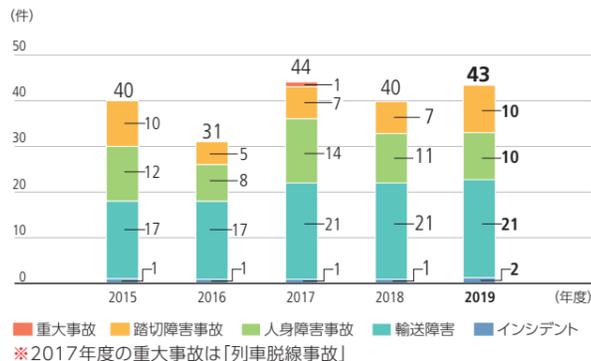
再発防止策

- 目視および磁粉探傷検査にてすべての主電動機受座を緊急点検し、き裂が認められた箇所は補修を行いました。
- 「台車枠検査マニュアル」の重点検査箇所(今回き裂が発生した箇所(主電動機受座の裏側)を追加しました。
- 概ね4年ごとに実施する重要部検査において、重点検査箇所は磁粉探傷検査で確認するように変更しました。

※ 特急ラピートの台車を、より安全性の高い台車へ変更します。

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

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	

Topics 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。

1.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、遮断機が降りても人や自転車、自動車が取り残されているのを見かけたときは、非常停止ボタンを押してください。



踏切の非常停止ボタン

2.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。
- 携帯電話や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や電車との接触事故の原因となります。大変危険ですので、おやめください。
- 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にください。
- 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)。



駅ホームの点字タイル



駅ホームの非常停止ボタン



駅ホームでの注意喚起広告



駅ホームでの声かけ・見守り促進

3.車内では

- 戸袋に手やかばんが引き込まれないようご注意ください。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。
- 非常事態が発生したときは、非常停止ボタンを押すか、ただちに乗務員にお知らせください。
- 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。



戸袋への引き込まれ注意表示



車内非常通報装置



車内での注意喚起広告

Topics 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。

踏切事故防止キャンペーン



踏切事故の防止を図るために毎年実施しています。近畿運輸局や地元警察署に協力していただき、踏切を通行される方々に安全確認についての協力をお願いしました。

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。

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。2019年度は、10校で出前教室を開催しました。

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、2019年度は、新型コロナウイルス感染症流行の影響で中止となりました。

Topics お客さまや沿線住民の方の声を受けて

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、踏切支障報知装置を新設しました。
(写真は、南海線泉佐野駅～羽倉崎駅間)

駅で



2018年6月18日に発生した大阪北部地震を受け、駅構内の外壁をコンクリートブロック塀から軽量フェンスに変更し、安全性の向上を図りました。
(写真は、高野線岸里玉出駅上りホーム)