



2 0 2 0 年 安 全 報 告 書



東北ライナー12000系車両運行開始3周年記念ヘッドマーク付
11000系車両、12000系車両

この安全報告書は、当社における2019年度の
鉄道輸送の安全の確保のための取組みや、安全の
実態をまとめたものです。

2020年9月

東北高速鉄道株式会社





目 次

1. ごあいさつ	2
お客さまはじめ地元の皆さまへ	2
2. 安全方針と安全管理体制	3
◆安全方針	3
◆安全管理体制	3
◆安全管理方法	4
◆行政指導等	4
3. 事故等の発生状況	5
◆鉄道運転事故	5
◆インシデント（事故の兆候）	5
◆輸送障害（運休や 30 分以上の遅延）	5
4. 輸送の安全確保のための取組み	6
◆安全のための設備投資と検査・修繕	6
◆輸送の安全確保のための主な設備投資	6
◆各種運動での取組み	8
◆「ヒヤリ・ハット」キャッチ運動	8
◆安全ミーティングの開催	8
◆ソフト面の取組み	9
◆安全対策設備	9
◆防災設備	11
◆教育・訓練	12
◆その他安全確保のための取組み	12
◆2020年度安全のための事業活動方針	14
5. お客さま・地元の皆さまとの連携	15
6. お客さまへのお願い	16
7. その他	17

1. ごあいさつ

お客さまはじめ地元の皆さまへ

2020年6月に、代表取締役社長に就任いたしました 金森哲朗でございます。
当社の鉄道事業に対しまして、日ごろのご利用とご理解・ご支援を賜り、誠にありがとうございます。

当社は、1971年4月の開業以来、法令の遵守とともに安全・安心で快適な輸送サービスの提供に努めております。

おかげさまで、当社は2019年10月に42年間連続「責任事故ゼロ件」を達成いたしました。「責任事故ゼロ件」は当社の安全目標であり、今後も継続できるよう、全力を傾けてまいります。」

2019年度は、高架橋等補修工事、5000系車両大規模修繕工事等さらなる安全性の充実及び向上のための工事を実施いたしました。

また過去に例のない社会問題となっている新型コロナウイルス感染症の拡大に対して、当社といたしましても公共交通機関としての使命を果たすべく、各種取組を行っているところでございます。

2020年度は、「責任事故ゼロ件」を継続し安全運行を確保するため、引き続き安全最優先意識の徹底を図り、運輸安全マネジメントの継続的改善、激甚化する自然災害に備えた防災・減災対策の実施、鉄道事故・災害等への対応力の強化を図るとともに、安全確保に必要な取組みを計画的に推進してまいります。

本報告書は、鉄道事業法に基づき、当社の輸送の安全確保のための取組みや安全の実態について、自ら振り返るとともにお客さまに広くご理解いただくために毎年度公表するものです。

役員・社員一同、お客さま第一主義をモットーに、お客さまと社会からさらに信頼される鉄道を目指してまいりますので、引き続きご愛顧頂きますようお願い申し上げますとともに、皆さまからの声も反映しながら輸送の安全性のさらなる向上に努めてまいりたいと考えておりますので、ご意見を頂戴できれば幸いです。

泉北高速鉄道株式会社

代表取締役社長 金森 哲朗



2. 安全方針と安全管理体制

◆安全方針

◇基本方針

泉北高速鉄道では、鉄道の安全確保のために次の項目を推進します。

- ① 安全で快適な鉄道輸送サービスを提供します。
- ② お客さまと社会から信頼される企業を目指します。
- ③ 組織の活力をより向上させます。

◇安全に係る行動規範

泉北高速鉄道では、社長以下全役員・全社員が一丸となって輸送の安全確保を図るため、以下の安全に係る行動規範を遵守します。

- ① 一致協力して輸送の安全の確保に努めます。
- 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、忠実に職務を遂行します。
- ③ 常に輸送の安全に関する状況を理解するよう努めます。
- ④ 職務の実施に当たり、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扱いをします。
- 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、すみやかに安全適切な処置をとります。
- ⑥ 情報は漏れなく迅速、正確に伝え、透明性を確保します。
- ⑦ 常に問題意識を持ち、必要な変革に果敢に挑戦します。

◇安全目標

泉北高速鉄道では、1977年9月以来、42年間にわたり「責任事故（当社の責任により発生した事故）ゼロ件」を継続しております。

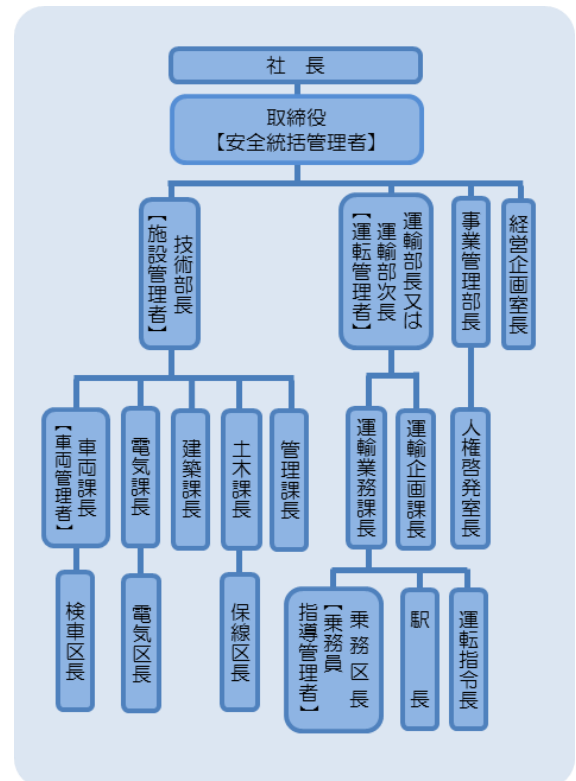
今後ともこの継続に向けて取り組んでまいります。

◆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

2020年7月1日現在

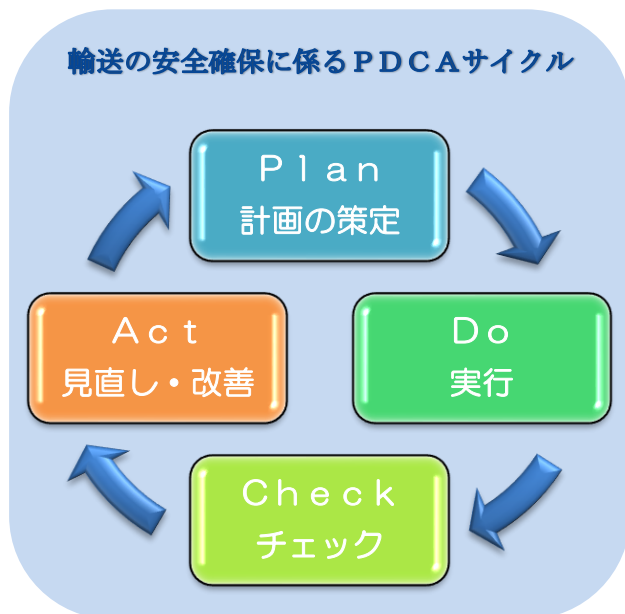


◇各責任者の責務

役 職	役 割
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 【取締役】	輸送の安全の確保に関する業務を統括する。
運輸管理者 【運輸部長又は 運輸部次長】	安全統括管理者の指揮の下、運輸に関する事項を統括する。
乗務員指導管理者 【乗務区長】	運輸管理者の指揮の下、乗務員の資質の保持に関する事項を管理する。
施設管理者 【技術部長】	安全統括管理者の指揮の下、施設に関する事項を統括する。
車両管理者 【車両課長】	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。

◆安全管理方法

運輸安全マネジメントを推進するため、安全に関する各種会議を通じ、安全方針や安全対策の進捗状況を確認するとともに、PDCA サイクルに基づき、改善・見直しを行い継続的な輸送安全の向上に取り組んでいます。



◇安全に関する各種会議

2019年度は、社長を委員長とする「安全推進委員会」を4回、安全統括管理者を幹事長とする「安全推進委員会幹事会」を5回開催しました。安全のための事業活動方針の策定、進捗管理、安全に関する内部監査、施策の見直し・改善を図り、安全性の向上に取り組んでいます。

また、安全に関する情報・意見については、社長以下常勤役員で構成する「週間安全報告会」や安全統括管理者が主催する「鉄道保安会議」を毎週開催し、事故等の概要及び処置・対策等の情報の共有化及び対応の迅速化を図っています。



◆行政指導等

2019年度、行政指導等はありませんでした。

3. 事故等の発生状況

◆鉄道運転事故

鉄道運転事故とは、下記の7種類に分類されますが、2019年度は発生しておりません。

種 類	内 容
列車衝突事故	列車が他の列車・車両と衝突・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・車両が道路を通行する人・車両等と衝突・接触した事故
道路障害事故	踏切道以外の道路において、列車・車両が道路を通行する人・車両等と衝突・接触した事故
鉄道人身障害事故	列車・車両の運転により人の死傷を生じた事故（前各号を除く。）
鉄道物損事故	列車・車両の運転により五百万円以上の物損を生じた事故（前各号を除く。）

過去10年間の鉄道運転事故の発生件数は、下記のとおりです。

なお、2014年度の鉄道人身障害事故は線路内立入り等によるものであり、責任事故は発生していません。

		(件)									
分類	年度	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
		0	0	0	0	1	0	0	0	0	0

◆インシデント(事故の兆候)

インシデントとは、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をいいますが、2019年度は発生していません。

なお、過去10年間にも発生していません。

◆輸送障害（運休や30分以上の遅延）

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がありますが、2019年度は、運休や30分以上の遅延を伴う輸送障害は発生しておりません。

過去10年間の輸送障害の発生件数は下記のとおりです。

なお、過去に部内原因（鉄道係員、車両、電気）により列車が遅延した原因については、すべて対策を実施済みです。

		(件)									
年度 分類	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	
部 内 原 因	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	
部 外 原 因	1	0	0	0	0	0	0	0	2	0	
自 然 災 害	0	0	0	1	1	0	0	0	3	0	
合 計	1	0	0	1	2	0	0	0	5	0	

部内原因：鉄道係員、車両、施設等、当社に起因するもの

部外原因：第三者行為、沿線火災等、当社以外に起因するもの

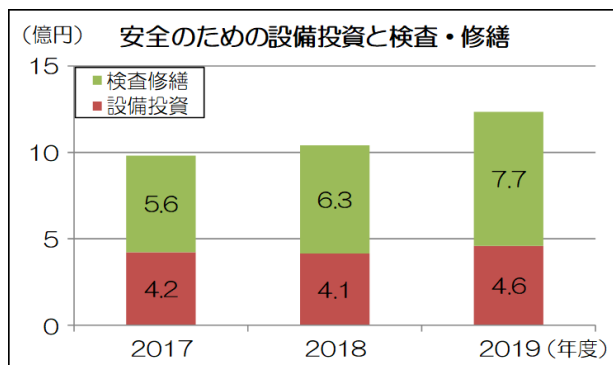
自然災害：風害、雷害、震害等、自然災害に起因するもの

4. 輸送の安全確保のための取組み

◆安全のための設備投資と検査・修繕

2019年度は安全のための設備投資として4億6千万円の工事を実施するとともに、車両・線路・電気設備等に7億7千万円の検査・修繕を行いました。

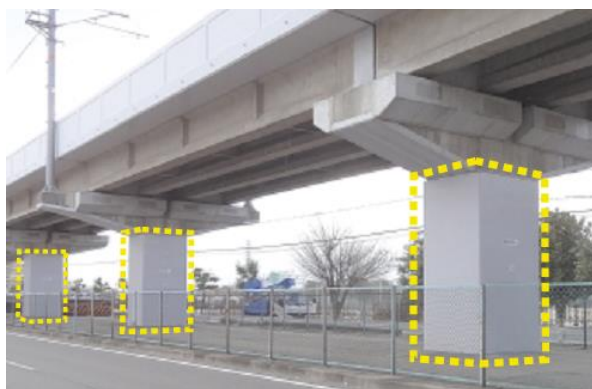
過去3年間の安全のための設備投資額と検査・修繕の額は下記のとおりです。



◆輸送の安全確保のための主な設備投資

◇耐震補強

兵庫県南部地震発生に対する国土交通省の通達に基づき、高架橋、橋梁、トンネル及び駅施設等の耐震化を推進し、安全性の向上を図りました。今後、新たな基準に基づいたより一層の耐震補強対策を進めてまいります。



高架橋部 柱の耐震補強

◇新型ATS

安全対策強化のための新型ATS設置工事につきましては、線路に設置する地上装置は、2011年度に工事を完了し、2012年4月より使用を開始しております。

また、車両に設置する車上装置については、2009年度より順次設置し、2015年10月に設置を完了しております。



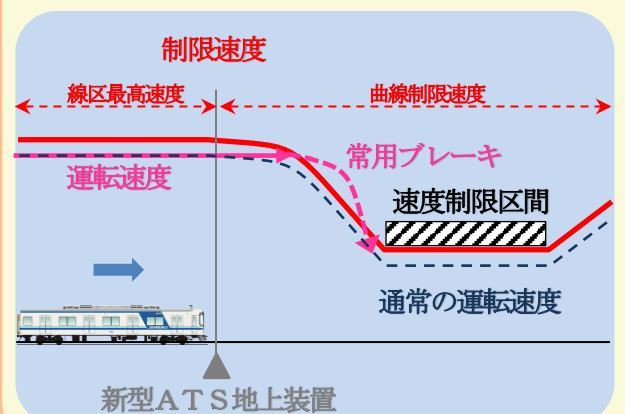
新型ATS地上装置



新型ATS車上装置

<新型ATSの仕組み>

新型ATS地上装置により線区最高速度、曲線制限速度等の制限速度を車上装置に送信し、列車の運転速度が制限速度を超過した場合に自動的に常用ブレーキを動作させて、制限速度以下の速度まで減速させます。



◇エアセクション区間での列車停止防止対策

架線の溶断、パンタグラフの破損等防止のため、エアセクション区間を時速 20km以下で通過した場合にATSの警告音で運転士に注意を喚起するほか、2015 年度には、エアセクション区間に列車を停止させないように表示板を設置するなど、さらなる事故防止につとめています。

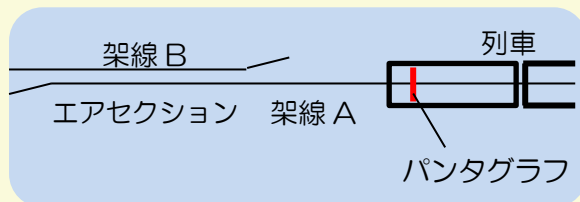
<エアセクションとは>

列車に電気を供給している架線は、故障区間の切り離しや保守の為に区分する必要があります。

エアセクションは架線区分装置の一種で、異なる変電所の切れ目に設置され、架線を電氣的に絶縁する為に設けられています。

<エアセクション区間で列車が停止すると>

パンタグラフが並列した両方の架線と接触し、区分された区間の電圧の差により、異常な電流が流れ発熱や放電が起こり架線が断線する恐れがあります。



架線区分標識（エアセクションの位置を示す）



セクションクリア表示板

（列車の両数ごとにエアセクションを通過した地点を示す）

◇運転士異常時列車停止装置

万一、運転士が列車の運転中に何らかの原因で運転できなくなった場合に列車を安全に停止させる装置を、新型 ATS 車上装置の設置に併せて2015年10月に設置完了しました。

◇運転状況記録装置

万一、事故等が発生した場合に原因究明や再発防止に役立てるため、事故発生時の運転状況（時刻・速度・ブレーキ操作等）を記録する装置の設置工事を新型 ATS 車上装置の設置に併せて2015年10月に設置完了しました。

◇転落注意放送装置

視覚障がいをお持ちの方がホームに停車中の列車の先頭車両同士の連結部から転落するのを防ぐため、開扉時に車両連結部であることをお知らせする転落注意放送装置を7000系及び7020系車両に設置する取組みを2012年度より進め2013年度に設置を完了しました。

◇運転シミュレータ

経験することの少ない事故や車両故障における、運転技術及び異常時対応能力の向上を図るため、係員教育に運転シミュレータを活用しています。



◆各種運動での取り組み

春・秋の全国交通安全運動、夏の安全運転推進運動及び年末年始の輸送等に関する安全総点検の実施期間中において、社長及び安全統括管理者による現場巡視を実施しています。現場巡視においては、社員と意見交換を行うなど、安全性の向上に努めています。



◆「ヒヤリ・ハット」キャッチ運動

社員がヒヤリとしたことなどの事故の芽情報を収集して、情報の共有化を図るとともに、その原因対策を考えることにより事故の芽を摘み取ることを目的とする『「ヒヤリ・ハット」キャッチ運動』を2009年1月から展開しております。

「ヒヤリ・ハット」情報の投稿を促し、現場の声をすくい上げるため業務改善提案やサービスアップの投稿もできる制度も展開しており、2019年度においては合計13件の運輸安全に関わる「ヒヤリ・ハット」情報や業務改善提案・サービスアップの投稿を収集し、原因及び対策等を検討・実施して事故防止を図っております。また「ヒヤリ・ハット」情報を取り纏め、点呼等で注意喚起するなど情報共有を実施しています。



◆安全ミーティングの開催

本社部門と現業部門間のコミュニケーションの向上に加えて現業部門間のコミュニケーションの向上、情報共有を図るため、安全ミーティングを2019年12月から2ヶ月ごとに開催し、安全統括管理者、運転管理者と現業社員による安全に関する情報共有および現業部門間の意見交換を行っています。



◆ソフト面の取組み

お客さまに安心して鉄道をご利用いただくため、日頃からお困りのお客さまに対して、社員・職員による積極的なお声かけや適切な介助、安全確認などを心がけていますが、より一層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、お客さま同士のお声かけなどの助け合いを呼びかける取り組みを継続して実施しております。



◇「お客さま第一 強化期間」の実施

「お客さま第一」の精神のもと、社員一人ひとりがお客さまのご要望にいかに対応するか、より質の高いサービスを提供できるかを考え、お客さまの信頼を獲得し、「リピーターの確保」に努めていくことを目的として、年2回（5月・10月）実施しております。

◆安全対策設備

◇非常通報装置

万一、お客さまがホームから誤って転落した場合等、ホームに設置した非常通報ボタンを押すと、付近を走行中の列車の乗務員や駅係員に緊急事態の発生を知らせ、列車の緊急停止を指示する装置を全駅に設置しています。



非常通報ボタン



非常通報表示器

◇列車接近案内装置

列車の接近をお知らせする装置を各駅（深井～和泉中央）に設置しています。



◇列車接近報知装置

線路の点検や保守作業を安全に行うため、列車の接近が確認しづらい11区間（中百舌鳥～和泉中央）に列車の接近を係員に知らせる装置を設置しています。



◇自動車転落検知装置・自動車転落防止壁

自動車が道路から線路内に侵入した場合に、付近を走行中の列車の乗務員に緊急事態の発生を知らせ、列車の緊急停止を指示する装置を6区間（深井～和泉中央：延約5.0km）に設置しています。併せて自動車が道路から線路内に侵入することを防止するため、道路施設に加え、コンクリート壁及びガードレールを10区間（深井～杵・美木多：延約4.6km）に設置しています。



検知線



特殊信号発光機



◇車両連結部転落防止装置（外幌）

お客さまがホームから車両連結部に転落する事故を防止するための装置を全車両に設置しています。



◇車両の安全対策

お客様の安全対策として、袖仕切り板の大型化、車内転倒防止用滑り止めシートの貼付、扉上部の開閉予告灯の設置など、車内の安全性向上に努めています。



大規模修繕工事後の5000系車両

◇合図灯

視認性に優れた合図灯を導入し、列車発車時の安全確認等に使用しております。



◇ホーム車掌用 I T V ・集中監視モニター

お客様の乗降を確認し安全に列車を出発させるため、車掌の目視のみによる列車監視が行いがたい曲線ホームの駅には車掌用 I T V モニターを設置しているほか、泉ヶ丘駅には駅務室に列車集中監視装置を設置しております。



◆防災設備

◇地震計及び緊急地震速報システム

地震発生時に速やかに運転規制を行うため、地震計を2箇所（中百舌鳥・光明池）に設置しています。

また、気象庁が配信する緊急地震速報を受信し、震度5弱以上の地震が予報された場合、全列車の乗務員に対し自動的に緊急停止を指示するシステムを導入しています。



緊急地震速報モニター

◇風向風速計

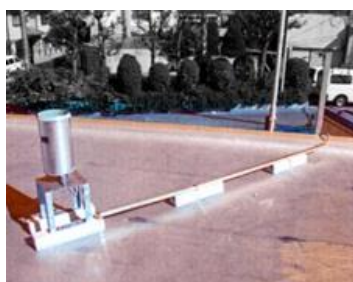
強風時に速やかに運転規制を行うため、風向風速計を2箇所（深井・光明池）に設置しています。

瞬間風速が毎秒25m以上となった場合は、列車の運転を休止します。



◇雨量計

大雨時に速やかに運転規制を行うため、雨量計を2箇所（中百舌鳥・光明池）に設置しています。1時間に55mm以上の雨量を観測した場合は、列車の運転速度を規制します。



◇レール温度測定装置

気温上昇に伴うレールのゆがみを検知するため、深井駅、樺・美木多駅、光明池車庫内にレール温度測定装置を設置しています。レール温度が60℃以上になった場合、列車の運転速度を規制します。



◇防雷システム

運行管理システム等、列車の安全と定時運行に必要な重要設備への落雷の影響を防止するため、防雷システムを設置しています。



◇衛星電話

災害発生時等に本社と現場事務所の通信手段を確保するため、衛星電話を設置しています。



◆教育・訓練

運輸部門、技術部門それぞれが、年間計画の中でテーマを決めて教育を実施しています。

また、運輸安全マネジメントの一環として、2019年度は、日本民営鉄道協会主催の「運輸安全マネジメント内部監査員研修」、JR西日本あんしん社会財団主催の「安全セミナー」、JR西日本安全研究所主催の「ヒューマンファクター研究会」や近畿運輸局主催の各種セミナーを受講しました。

◇総合事故復旧訓練

災害や事故に備えた即応体制を整えるため、線路上に転落した自動車との接突による列車脱線を想定し、負傷者の救護、お客さまの避難誘導、脱線復旧、施設復旧等の総合訓練を2019年11月に光明池車庫において実施しました。



負傷者の救出



脱線車両の復旧



線路の復旧



架線の復旧



運転再開

◆その他安全確保のための取り組み

◇社内提案制度

業務改善等をテーマに2002年から社内提案制度を設けています。

2019年度は、社内から提案を募集し多数の応募がありましたが、優秀提案を選考する発表会は新型コロナウイルス感染症拡大に伴い、2020年度に延期いたしました。

◇アルコールチェックの実施

2007年1月1日から乗務員の所属する部署等にアルコールチェッカーを設置し、呼気濃度を測定しています。

◇鉄道テロ対策

不審者対策として防犯カメラを、不審物対策として前面に透明パネルを配置した視認性の高いゴミ箱を各駅に設置しています。

また、警戒レベルに応じた自主警備を行い、不審者・不審物の早期発見に努めています。



防犯カメラ



視認性の高いゴミ箱

◇安全・安心への取組みのご紹介

(1) 安全への取組み等について、お客さまに広くご理解いただけるよう、ホームページ等によりご紹介しています。



新着情報

2020年07月11日

お知らせ

安全運転推進運動の実施について

泉北高速鉄道では、輸送の安全を確保するため、令和2年7月11日（土）から7月20日（月）までの10日間、安全運転推進運動を実施します。
「基本動作の励行」「車両及び施設の点検整備」「作業時における人身障害事故防止」を重点実施項目とし、事故防止や列車の安全運行に努めます。

(2) 当社の新型コロナウイルス感染症拡大の拡大防止のため、以下の取組みを実施しています。

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、テレワークや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。

① 当社で実施している主な取組み

- ・ 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
- ・ 駅改札窓口にアルコール消毒液の設置
- ・ 駅改札窓口へ飛沫防止ビニールシートおよびアクリル板の設置
- ・ 駅設備および車内の消毒
- ・ 外気導入のための空調操作や窓開けによる車内換気
- ・ 駅および車内における感染予防啓発放送
なお、相互直通運転を実施しております

南海電鉄とも連携し、取り組んでおります。

※当社係員のマスク着用について 係員の熱中症予防のため、お客さまと接近しないことを確認したうえで、マスクを着用しない場合がございます。何卒、ご理解賜りますようお願いいたします。

② 列車運行等について

- ・ 平常ダイヤにて運転しております。列車運行情報は泉北高速鉄道ホームページでご確認ください。

<http://www.semboku.jp/traininfo/>

- ・ 比較的混雑している時間帯

朝 ラッシュ時間帯 7:00 ～ 8:00

夕 ラッシュ時間帯 17:30 ～ 19:30

【ご参考】

- ・ 感染症予防対策につきましては、首相官邸ホームページでご確認いただけます。

<https://www.kantei.go.jp/jp/headline/kansensho/coronavirus.html>

- ・ 鉄軌道事業における新型コロナウイルス感染症対策に関するガイドラインにつきましては、日本民営鉄道協会ホームページでご確認いただけます。

<https://www.mintetsu.or.jp/association/news/2020/15261.html>



泉北高速鉄道

車内吊り広告

- (3) 当社と相互直通運転を行っております
南海電気鉄道株式会社の南海アプリをご利用
いただくと、泉北高速鉄道線内のリアル
タイムの列車運行状況や各駅の情報がご覧
いただけます。



(5) 安全文化の醸成

- ① ヒューマンエラーによる重大な事故・輸
送障害の防止（過去事例、ヒヤリ・ハット
情報等の収集、活用、教育）
- ② 本社・現場間におけるリスク情報の共有
と対策の推進（安全ミーティングの実施）
- ③ 安全意識の浸透（社員の安全意識調査の
実施）

◆2020 年度安全のための事業活動方針

2020 年度は、「責任事故ゼロ件」の継続に向
けて、次の項目を推進します。

◇運輸安全マネジメント体制の推進

- (1) 運輸安全マネジメントシステムの継続的
改善
 - ① 社長以下組織内の十分なコミュニケー
ションを通じた安全最優先意識の徹底
 - ② 各種会議体を通じたPDCAサイクルに
よる安全マネジメントシステムのスパイ
ラルアップ 他
- (2) 運輸安全に関する研修の実施
- (3) 内部監査の強化

◇安全重点施策の推進

- (1) 異常時対応力の強化
 - ① 本社、現場及び全社において総合事故復
旧訓練をはじめ各種訓練を実施
 - ② 旅客避難誘導の改善
- (2) 高まる自然リスク等の低減
 - ① 局地的豪雨、暴風、大地震等による鉄道
施設の防災・減災
- (3) 社会情勢への対応
 - ① 駅ホームからの転落防止対策
- (4) 老朽機器及び施設の計画的な更新・改良
 - ① 老朽車両の更新、代替新造
 - ② 老朽施設・設備の更新

5. お客さま・地元の皆さまとの連携

◇和泉市消防本部との連携

鉄道事故、災害時の迅速な救援、救急体制を実現するため、2019年11月に光明池車庫において行った総合事故復旧訓練において、和泉市消防本部と連携し、事故発生時の連絡通報、事故現場における救急救命訓練を実施しました。



◇AED の設置

AED (Automated External Defibrillator : 自動体外式除細動器) は、心臓突然死から人命を救うため、心臓に電気ショックを与え心臓本来のリズムを取り戻す機器です。

当社では、各駅に AED を設置しており、運輸部門に従事する社員全員が AED の使用を含む心肺蘇生法等の講習を受講しております。

AED を使うことによって大切な命が救われる可能性が高まります。医療従事者以外でも使用が認められておりますので、もしもの場合はご利用ください。



◇せんぼくトレインフェスタの開催

2002 年より毎年開催している車庫見学イベント「せんぼくトレインフェスタ」において、当社の安全への取組を紹介していますが、2019 年は台風接近のため中止しました。

◇「こども 110 番の駅」

当社の各駅では、「こども 110 番の駅」として地域のお子さまを守るための取組みを行っています。



＜主旨＞

「こども 110 番の駅」のステッカーを見て、お子さまが駅に助けを求めてきた場合、お子さまの安全を確保し代わって警察へ連絡を行うなどの対応を取ります。また、犯罪発生時のみでなく、日ごろから安全への配慮を心がけ、安全な地域づくりに貢献するとともに、お子さまにとって楽しく、安心してご利用いただける駅づくりを目指します。

6. お客様へのお願い

◇ホームの非常通報ボタンについて

当社の各駅では、ホームに「非常通報ボタン」を設置しています。万一、お客さまの目の前で、他のお客さまが誤って線路に転落したり、列車と接触する恐れのある大きなカバン等を線路に落とされた場合は、ためらわずに「非常通報ボタン」を押してください。

「非常通報ボタン」を押すと、警報音や赤色灯により、付近を走行する列車の乗務員や駅係員に緊急事態の発生を知らせ、列車は停止します。

※いたずらで「非常通報ボタン」を押した場合、列車が遅れる原因となり、法律で罰せられることがあります。



◇車内の非常通報ボタンについて

全車両に「車内非常通報ボタン」を設置しています。万一、車内で急病人の発生や不審物の発見等、非常事態が発生した場合は、「車内非常通報ボタン」で乗務員にお知らせください。

「車内非常通報ボタン」を押すと列車は非常停止します。

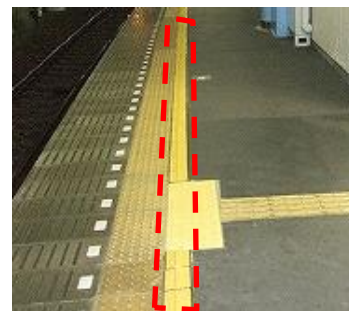


◇各駅ホーム点字ブロックの内方線について

目のご不自由なお客さまのホームからの転落事故を防止するため、各駅のホーム端部の点字ブロックの内側に、内方線を設置しております。

ホーム等で目のご不自由なお客さまを見かけられたら「お困りですか?」「お手伝いしましょうか?」等、駅の係員だけでなくお客さまの積極的なお声かけのご協力をお願いします。

また、列車をお待ちの際には、点字ブロックや内方線の上に立ったり、お荷物を置かないようにしてください。



◇駆け込み乗車について

駆け込み乗車は、非常に危険です。列車の遅延につながり、他のお客さまへのご迷惑にもなりますのでおやめください。

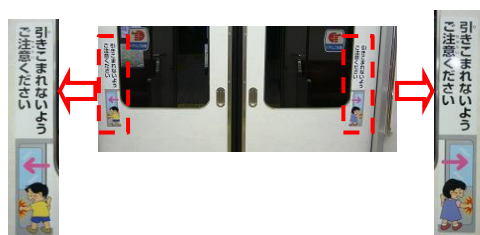


◇列車内でのつり革、手すりのご利用について

事故防止のためやむを得ず急停車する場合があります。ご乗車の際は座席にお座りになるか、つり革・手すりにおつかまりください。

◇車両ドア引き込み防止について

車両のドアが開く際は、戸袋に手などを引き込まれる恐れがありますので、ドアから離れてお待ちください。特に、お子さまの腕などが引き込まれるケースがあるため、2008年10月より、お子さまにもわかりやすいイラスト入りの注意喚起ステッカーを全車両に掲示します。



◇不審物発見時のお願い

万一、駅構内や車内で不審物を発見した場合は、触れたり、臭いを嗅いだり、動かしたりせず、駅係員又は乗務員にお知らせください。



◇「歩きスマホ」について

ホーム、コンコースでの歩きながらのスマートフォンの操作は、ホームからの転落や他のお客さまへのご迷惑にもなりますのでおやめください。



関西鉄道共同
マナーポスター



泉ヶ丘駅デジタル
サイネージ

7. その他

当社では、ホームページ (<http://www.semboku.jp/>) やお電話、また駅等において、広くお客さまからのご意見をお聞きする体制をとっております。