



2 0 2 4 年 安 全 報 告 書



泉北5000系新型ラッピング車両

この安全報告書は、当社における2023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。

2024年8月
泉北高速鉄道株式会社





目 次

1. ごあいさつ	2
お客さまはじめ沿線の皆さまへ	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	9
◆ソフト面の取組み	9
◆安全対策設備	10
◆防災設備	11
◆教育・訓練	12
◆その他安全確保のための取組み	13
◆2023年度安全のための事業活動方針	15
5. お客さま・沿線の皆さまとの連携	16
6. お客さまへのお願い	17
7. その他	18

1. ごあいさつ

お客さまはじめ沿線の皆さまへ

泉北高速鉄道株式会社 代表取締役社長の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。おかげさまをもちまして、当社は昨年10月に近畿運輸局長から46年間連続23期の運転無事故表彰をいただくことができました。

今後も重大事故ゼロの継続に全力を注ぎ、安全・安心で快適な輸送サービスの提供に邁進してまいりますので、引き続き皆さま方のご愛顧をいただきますよう宜しくお願いいたします。

2023年度は、人的ミスの防止に向けた確認強化や業務の改善等に取り組むとともに、中百舌鳥隧道の冠水対策の強化、高架橋ブロック高欄補修工事、5000系車両制御器更新工事等安全性の向上のための施策を引き続き実施いたしました。また、環境に優しく、安心・快適性を向上した新型通勤車両「9300系」を2023年8月より運行開始した他、駅ホームの安全性向上の為、和泉中央駅ホームドアの準備工事を推進いたしました。

2024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、高まる自然リスクに備えた防災・減災対策の実施、計画的な機器及び設備の更新、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、お客さまからさらに信頼される鉄道を目指し、皆さまから頂戴するお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、ご意見を賜れば幸いです。

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

◆安全方針及び安全目標

◇安全方針

- (1) 安全を最優先に行動し、一致協力して輸送の安全確保に努めます。
- (2) 安全に関する法令・規程を理解、遵守し、厳正、忠実に職務を遂行します。
- (3) 職務の遂行にあたり確認を怠らず、最も安全と思われる取扱いをします。
- (4) 情報を迅速、正確に伝え、関係者との打合せを確実に行之、事故の防止に努めます。
- (5) 事故・災害時に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) 常に問題意識を持ち、安全管理体制の不断の改善に努めます。

◇安全目標

泉北高速鉄道では、1977年9月以来、46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。

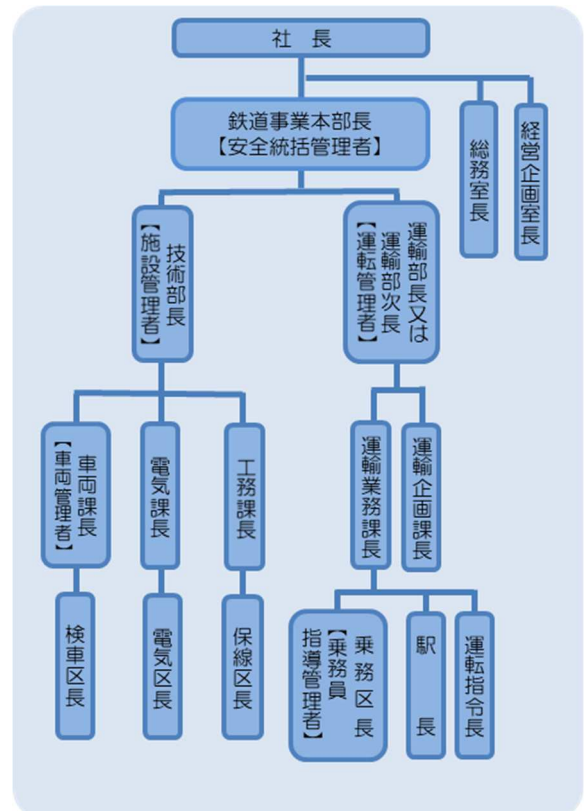
今後ともこの継続に向けて取り組んでまいります。

◆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おります。

◇安全管理体制図

2024年7月1現在

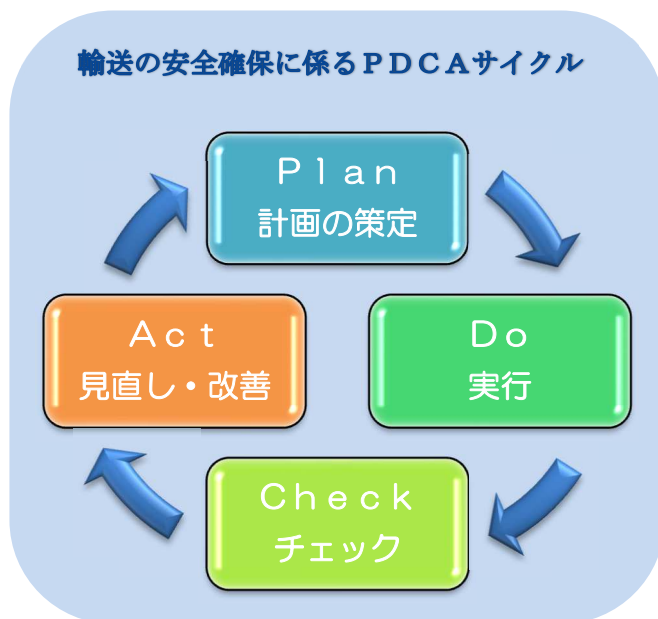


◇各責任者の責務

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

2023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4回開催しました。安全方針の改定、安全のための事業動方針の策定、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

2023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、2023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、すべて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	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
鉄道人身障害事故		1	0	0	0	0	0	1	0	1	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、2023年度は発生しておりません。

なお、過去10年間にも発生しておりません。

◆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をいいますが、2023年度は、運休や30分以上の遅延を伴う輸送障害が2件発生いたしました。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)									
分類	年度	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
部内原因		1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
部外原因		0	0	0	0	2	0	1	0	1	0
自然災害		1	0	0	0	3	0	0	0	0	1
合 計		2	0	0	0	5	0	1	0	1	2

部内原因：鉄道係員、車両、施設等、当社に起因するもの

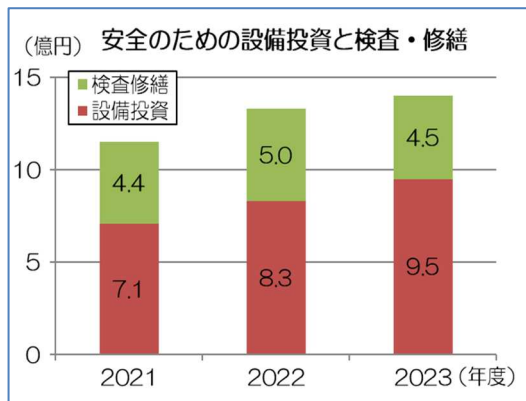
部外原因：第三者行為、沿線火災等、当社以外に起因するもの

自然災害：風害、雷害、震害等、自然災害に起因するもの

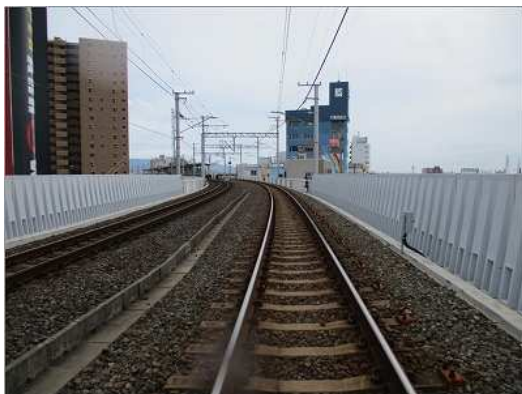
4. 輸送の安全確保のための取組み

◆安全のための設備投資と検査・修繕

2023年度の設備投資額は、5000系車両制御器更新工事等安全のための設備投資として9億5千万円の工事を実施するとともに、車両・線路・電気設備等に4億5千万円の検査・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。



5000系車両VVVF制御装置更

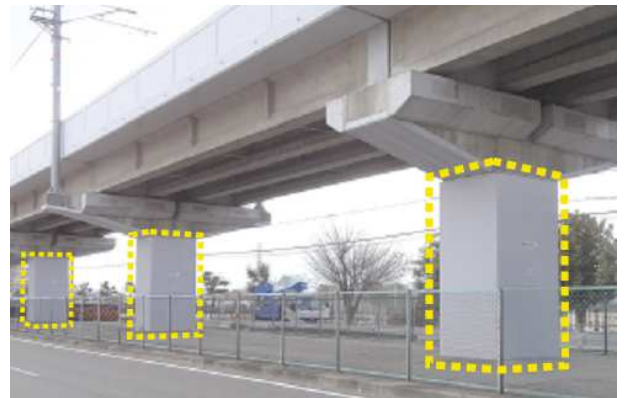


ブロック高欄改修

◆輸送の安全確保のための主な設備投資等

◇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

◇ATS

曲線、分岐等に対しては、点制御速度パターン式照査方式を、閉そく・車庫内終端部及び誤入換に対しては点制御速度照査方式を導入しています。



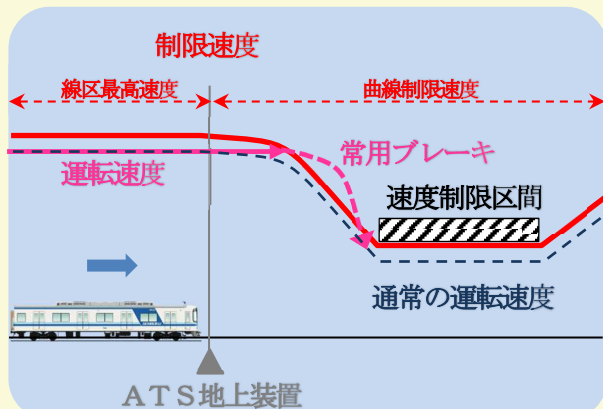
ATS 地上装置



ATS 車上装置

<ATSの仕組み>

ATS 地上装置により線区最高速度、曲線制限速度、分岐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、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。

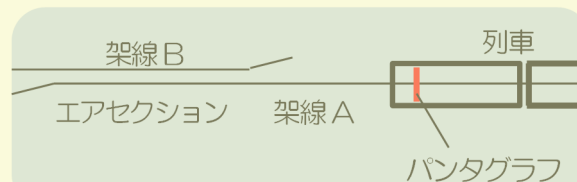
<エアセクションとは>

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おります。

<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導入しています。

◇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）を記録する装置を導入しています。

◇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系車両に設置しています。

◇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おります。

現場巡視においては、社員と意見交換を行うなど、安全意識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』を展開しています。

「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、収集した情報に対し、原因及び対策等を検討・実施して事故防止を図っています。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。

2023年度には新型コロナウイルス感染症拡大の影響もありましたが6回開催し、現業部門の意見を反映した安全対策の推進を図りました。



◆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います。



「声かけ・サポート」運動 強化キャンペーン

◇「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）実施しています。

◆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～榎・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

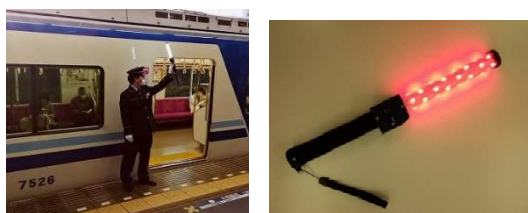
◇ホームドア

駅ホームのさらなる安全性向上のため、和泉中央駅にてホームドアの設置工事を進めておりましたが、2024年7月20日より1番線、8月3日より2番線で運用を開始しました。



◇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います。



◇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います。



◆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。



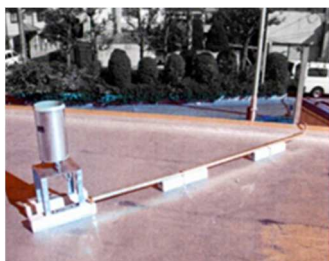
◇防雷システム

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。



◇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。



◇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。



◇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。



◆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、2023年度は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「運輸安全マネジメントセミナー」他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、線路に落下してきた小型重機との衝突による走行中の列車の脱線を想定し、負傷者の救護、お客様の避難誘導、脱線復旧、施設復旧等の総合訓練を2023年9月に光明池車庫において実施しました。



負傷者の救出



線路の復旧



架線の復旧



脱線車両の復旧



災害対策本部

◇夜間避難誘導訓練

新たな試みとして2024年2月の深夜に中百舌鳥トンネル内で車両故障により電車が動けなくなったとの想定で、夜間におけるお客さまの避難誘導訓練、救援列車による故障車両の救出訓練を実施しました。



お客様の避難誘導



救援列車による故障車両の救出

◆その他安全確保のための取組み

◇社内提案制度

業務改善等をテーマに社内提案制度を設けています。

2023年度は2件が安全や業務の効率化に資する優秀な提案として選ばれるなど、毎年着実な成果を上げています。



◇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

◇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。

2019年度10月4日付けで鉄道に関する技術上の基準を定める国土交通省令等の解釈基準、動力車操縦者運転免許の取消等の基準等の一部改正に伴い、2020年7月にアルコールチェックの実施方法を変更し、より厳しい基準値の設定や測定数値等チェック記録の内容追加を行っています。

◇安全・安心への取組みのご紹介

(1) 広報活動

安全への取り組み等について、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。

(2022年12月ホームページリニューアル)



(2)「南海・泉北サポートほっとネット」の 運用開始

「移動制約者ご案内業務支援サービス」を導入した「南海・泉北サポートほっとネット」を2024年7月1日より運用開始しました。これまでは車いすご利用など、介助を必要とするお客さまが来駅された際、駅係員に対して乗降介助を必要とする旨のお申し出いただいていたのですが、公式サイトまたは南海アプリで事前（ご乗車日の前日18時まで）にお申込みいただけるようになります。

加えて、お客さまのご案内情報について、電話や紙の連絡票への記入といったアナログ作業での駅係員間での連携をデジタル化し、スマートデバイスでリアルタイムに共有することで、「駅係員の対応効率化」を実現しました。

Web 上のお申込み画面

(3) 列車運行のリアルタイム案内

列車の運行状況等必要な情報を分かりやすく、速やかに提供するため各駅の改札付近にデジタルサイネージを設置しました。また、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。



デジタルサイネージ



南海アプリ

◆2024年度安全のための事業活動方針

2024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 故障・トラブル等の対応迅速化

(2) 高まる自然リスク等の低減

- ① 自然災害への対応力強化

(3) 社会情勢への対応

- ① 駅ホームの安全性向上

(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
- ② 老朽施設・設備の更新

(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
- 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「気づく力」の向上
- ④ 事故情報、ヒヤリ・ハット情報の活用及び社員の「気づき力」の向上



5. お客さま・沿線の皆さまとの連携

◇和泉市消防本部・沿線小学校との連携

鉄道事故、災害時の迅速な救援、救急体制を実現するため、2023年9月に光明池車庫において和泉市消防本部と連携した総合事故復旧訓練を実施しました。また初めての試みとして沿線小学校から先生・生徒 100 名が避難誘導訓練に参加しました。



◇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います。

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いますので、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

地域の皆さまへの感謝の気持ちと泉北高速鉄道に親しみを持っていただくため毎年、車庫見学イベント「せんぼくトレインフェスタ」を開催し、当社の安全への取組を紹介しています。2023年は新型コロナウイルスの5類移行に伴い、WEBによる事前申込・先着制（入場時間指定）により開催し、約4000名のお客さまにご来場いただきました。



◇「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. お客さまへのお願い

◇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」を設置しております。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」を設置しております。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。なお、駅間走行中に押された場合は最寄りの駅で停止します。

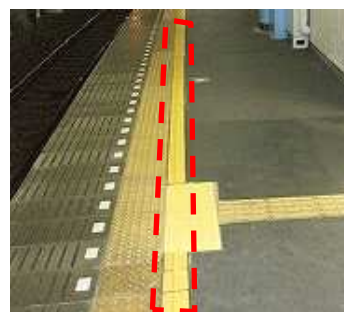


◇各駅ホーム点字ブロックの内方線について

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、内方線を設置しています。

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。

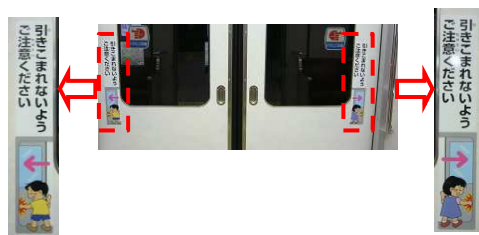


◇列車内でのつり革、手すりのご利用について

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、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ています。



◇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

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。