

# 安全報告書 2023



# 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

2022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・・・9

踏切の安全対策・・・11

橋梁の安全対策・・・12

連続立体交差事業・・・13

経営トップと社員とのコミュニケーション・・・13

事故・災害に備えた訓練・・・14

## 4. 鉄道輸送の安全を守るために・・・17

安全教育の実施と技能の継承・・・17

安全を守る作業車たち・・・19

安全意識と安全レベルの向上・・・20

## 5. お客さまの安全を守るために・・・22

防災・減災の取り組み・・・22

お客さまへの情報提供の強化・・・25

新型コロナウイルス感染症対策・・・26

## 6. お客さまや地域社会のみなさまとともに・・・27

お客さまへのお願い・・・27

みなさまの声を受けて・・・30

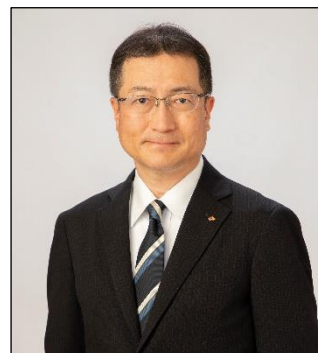
地域社会と協力した取り組み・・・30

## 7. 特集 異常事態発生時の非常用設備・・・31

# ご あ い さ つ

南海電気鉄道株式会社  
代表取締役社長兼COO

岡嶋 信行



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。

今年5月8日に新型コロナウイルス感染症の感染症法上の分類が5類に変更となりましたが、昨年度は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5月に高野線小原田車庫において鉄道物損事故を発生させました。今年4月まで特急列車の本数を減らして運用し、長期間に亘ってお客さまには大変ご迷惑をおかけしました。二度と同種事故を発生させないよう信頼回復に向け、組織をあげて再発防止を図っております。現在、車庫内の安全性向上に向けて保安装置の整備計画を進めており、2026年度までに全ての車庫にATS(自動列車停止装置)を設置する予定であります。

昨年度も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等により対応しつつ、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。尚、今年度より一部優等列車に設置していた車内防犯カメラを通勤列車にも順次設置しています。

幸いにも昨年度は当社沿線で自然災害による大きな被害はありませんでしたが、今年6月2日には台風2号による線状降水帯の影響で当社にも被害が発生しました。全国的に毎年多くの被害が発生しており、自然災害が頻発化、激甚化しているため、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。

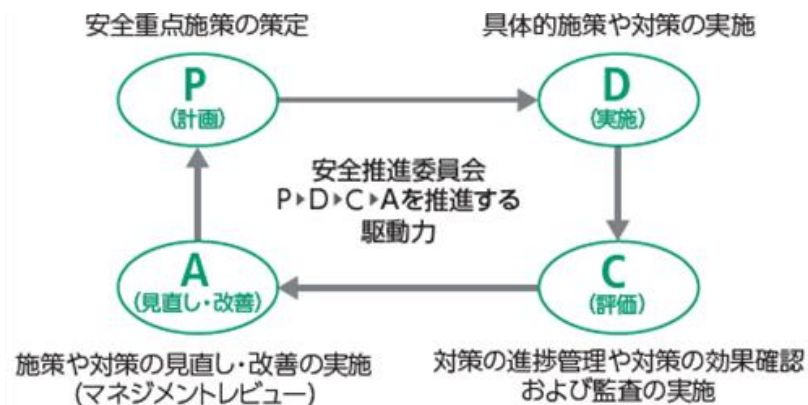
## 安全管理体制

当社は、定期的に行わ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事業本部長を、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。

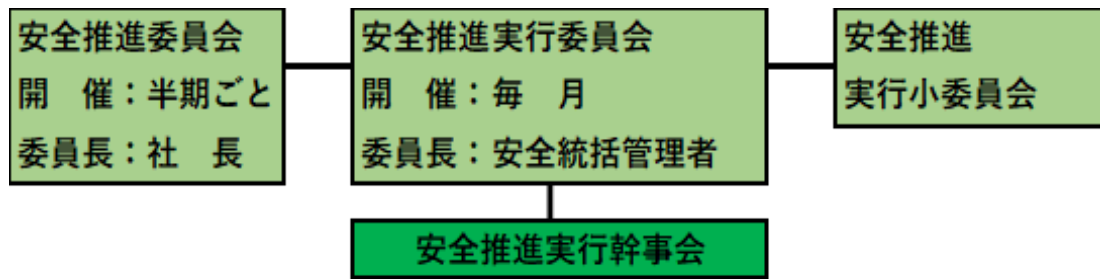
安全・安心の徹底を担う専任部署である安全推進部が、安全管理体制の適正な運用と改善に関する事項を統括するとともに、関係部署と調整して輸送の安全性・安定度向上のために必要な施策を組織横断的に推進します。

## 安全管理方法

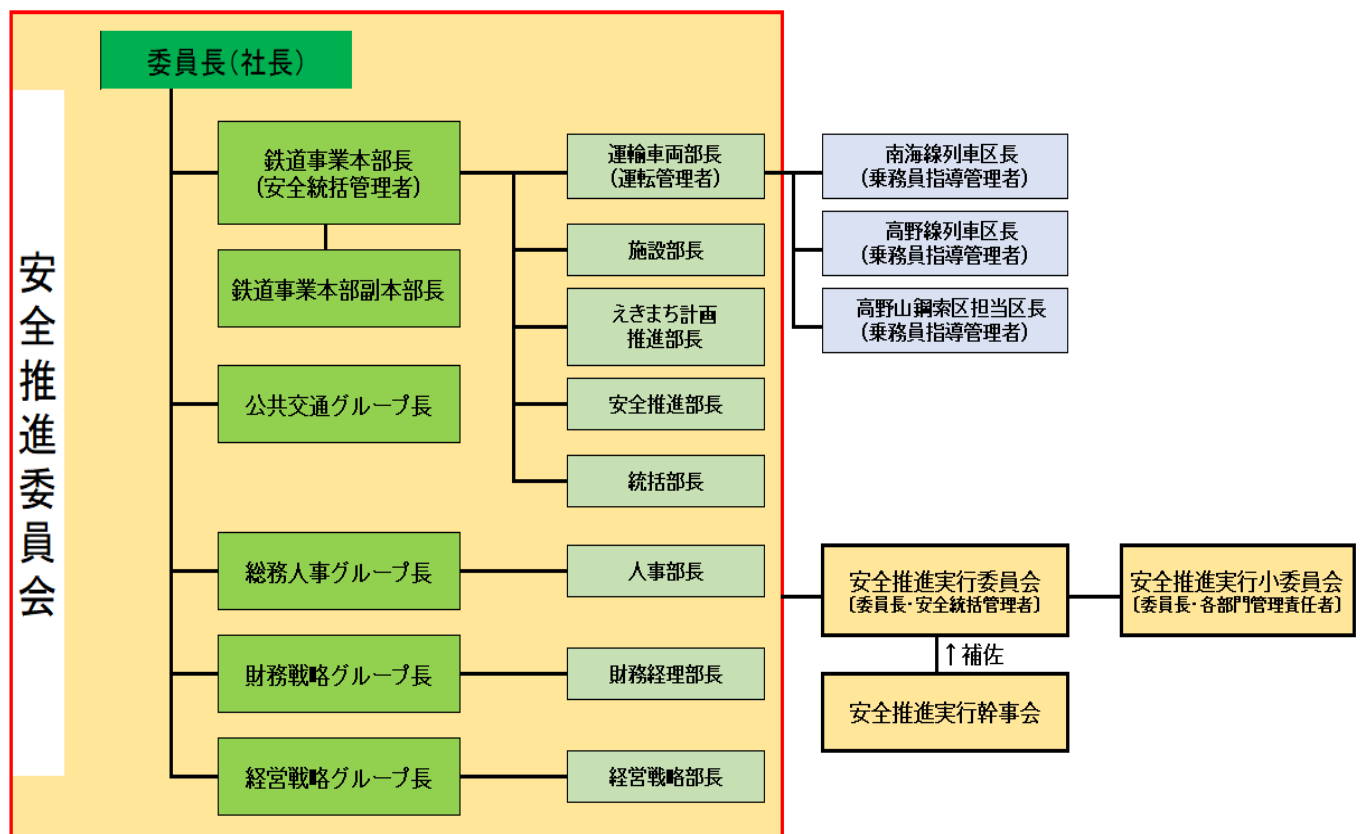


# 安全管理体制

## □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。

尚、2022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。

## 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、2022年度の安全重点施策として以下の6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。

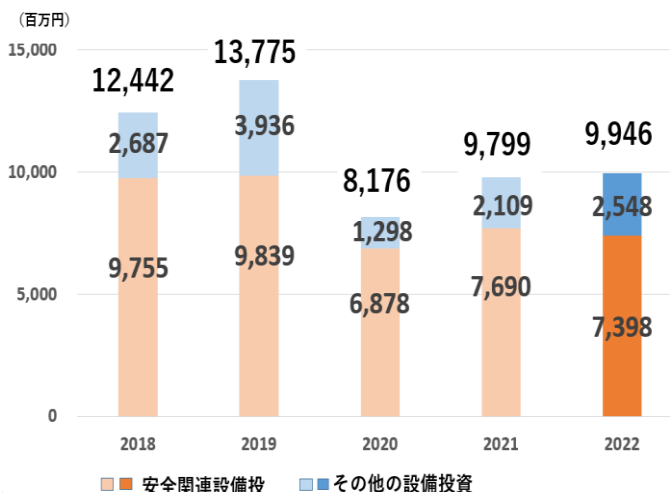
### 2022年度 安全重点施策

- 高まる自然災害リスクの軽減、防犯対策の強化
- 施設改善(社会的な要請も含む)による重大事故防止、駅ホーム、踏切の安全性向上
- 車両及び設備更新、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システムの導入推進
- 安全を支える人材の育成と技術継承
- ヒューマンエラーの防止

## 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年度からは投資額を増加しています。必要な安全対策を滞りなく計画的に実施するため、2022年度は施設・車両などの更新・改善のために約74億円を投資しました。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。2023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



### 2022年度の主な設備投資

- 高架橋柱の耐震補強(110本)
- 連続立体交差事業
- 防災対策
- 8300系車両の新造(高野線)
- 9000系車両リニューアル工事(南海線)
- ホーム照明設備更新(隧道照明設備含む)

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

2022年度は、高野線で8300系を6両新造、また、南海線で9000系車両のリニューアルを6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

### 2022年度の発生状況・行政指導等

2022年度、重大事故(列車衝突・列車脱線・列車火災)及びインシデントは発生していません。踏切障害事故、鉄道人身障害事故、鉄道物損事故、輸送障害については、下記のとおりでした。

- ・鉄道物損事故が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。

事故等種類	踏切障害事故	人身障害事故	鉄道物損事故	輸送障害			
				車両	鉄道施設	自然災害	部外
原因	直前横断	線路内立入り	鉄道係員				
件数	11	11	1	4	3	5	1

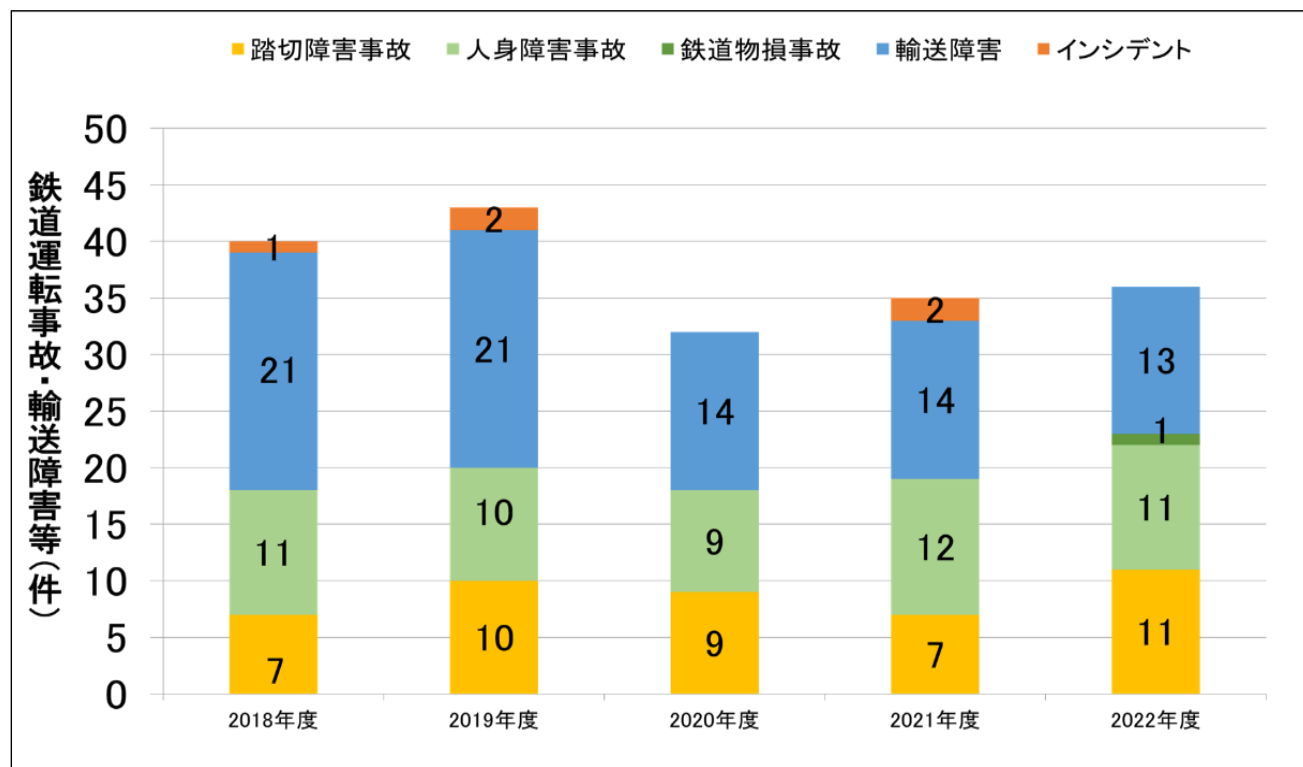
### □鉄道物損事故の概要

発生日時	2022年5月27日(金) 0時21分ごろ
発生場所	高野線 小原田車庫内 (住所:和歌山県橋本市小原田425)
車両番号	30001-30100-30101-30002 (4両)
状況	<p>(1)5月26日(木)、難波駅 23時14分発特急りんかん橋本行きとしての営業運転を終えたのち、入庫のため回送列車として小原田車庫まで運行しました。</p> <p>(2)小原田車庫に到着後、車庫内の構内運転士と車両の運転を交代しました。同構内運転士は留置番線へ車両を移動させるため入換信号機の進行信号を確認し車両を動かすところ、停止信号の現示であるにもかかわらず車両を動かし、前方の転てつ器が正当方向に開通していない状態で進入し、転てつ器を損傷させ停止しました。</p> <p>(3)その後、同構内運転士は当該転てつ器が損傷していることに気が付かず、元の停止位置まで動かそうと車両を退行させました。車両は当該転てつ器が損傷していたことで、難波方面から3両目(30101)、4両目(30002)の一部の車輪が脱線しました。なお、本事故によるケガ人はおりません。</p>



## 最近 5 年間の発生状況

### □ 5 年間の事故の件数



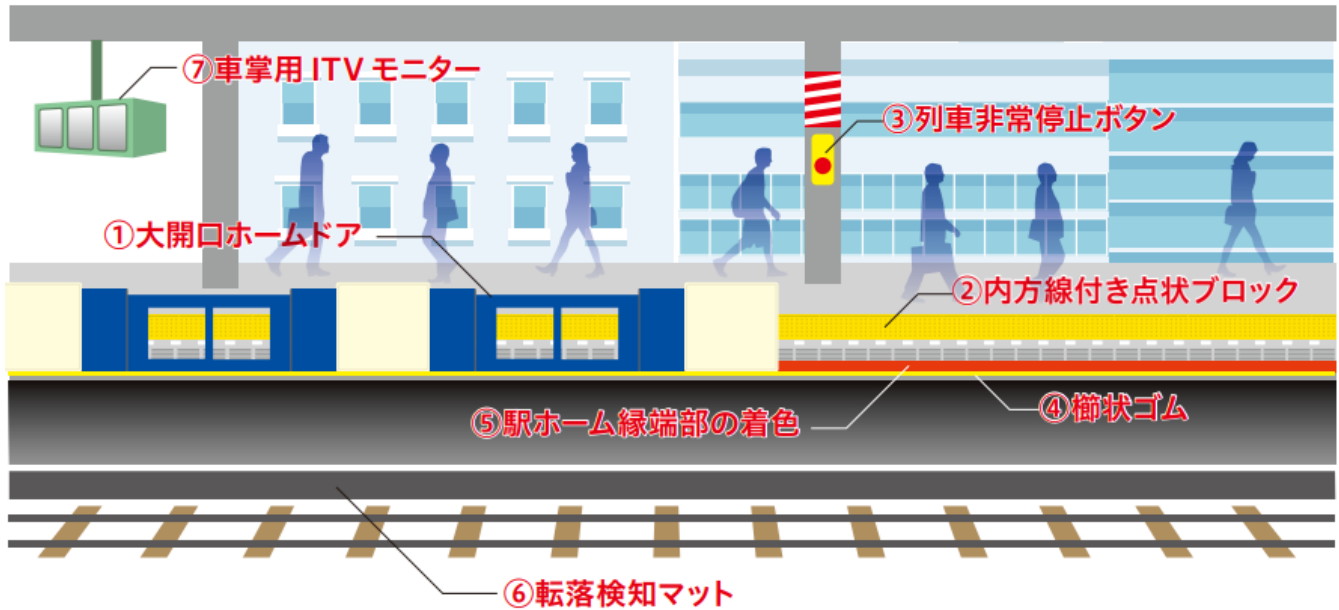
### <参考> 鉄道運転事故などの分類

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	
	鉄道人身障害事故	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)	
	鉄道物損事故	列車または車両の運転により五百万円以上の物損を生じた事故(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



#### □①大開口ホームドア

駅ホーム上の安全性向上のため、難波駅1番のりばに大開口ホームドアを6両分設置しています。



2023年度 高野線中百舌鳥駅に設置予定

#### □③列車非常停止ボタン

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、列車を停止させます。



#### □②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。2023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。



#### □④櫛状ゴム(ホームと車両の隙間対策)

車両と駅ホームの隙間を縮め、お客さまの転落を防ぐ設備です。難波駅1番・9番のりば、諏訪ノ森駅2番のりば、浜寺公園駅4番のりば、吉見ノ里駅1番・2番のりばに設置しています。



## 駅ホームの安全対策

### □⑤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。2023年3月末現在、羽衣、高石、北助松、忠岡、蛸地藏、吉見ノ里、淡輪、我孫子前、沢ノ町の各駅で実施しています。



### □⑥転落検知マット

お客さまが誤ってホームから線路に転落された場合に線路内側に設置されている転落検知マットが検知し、ホーム端の特殊信号発光機が動作して運転士に異常を知らせます。



新今宮駅1番線に設置



### □⑦車掌用ITVモニター

曲線ホーム等で車掌が扉の開閉操作を行う際、モニターでお客さまの乗降を確認します。



### □照明の増設

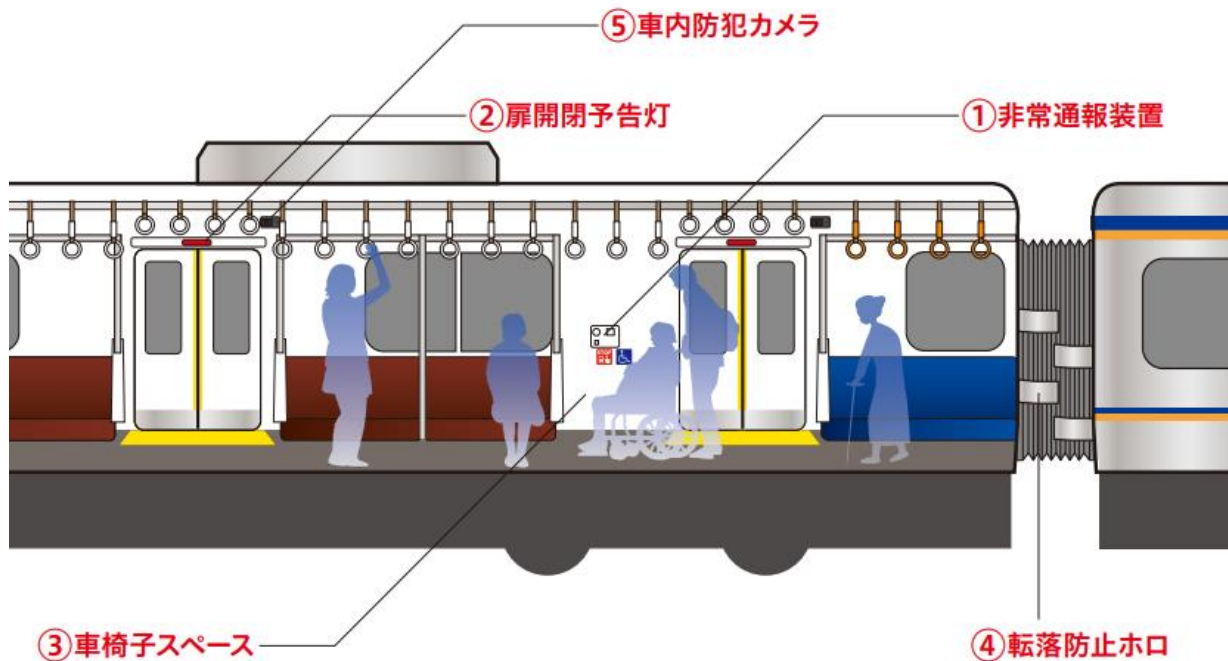
列車最前部が停車する付近に照明を増設して夜間のホームを明るく照らすことで、車掌からのホームの視認性を改善し列車の扉挟み事故の防止を図っています。



### □ホーム監視モニター

曲線ホーム等でホームの駅係員が車掌に閉扉合図を行う際、モニターでお客さまの乗降を確認します。また、駅事務所においてホームの状態を確認することができます。





## □①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。



## □③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。



## □②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。



## □④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。



## 車両の安全対策

### 転落防止放送装置

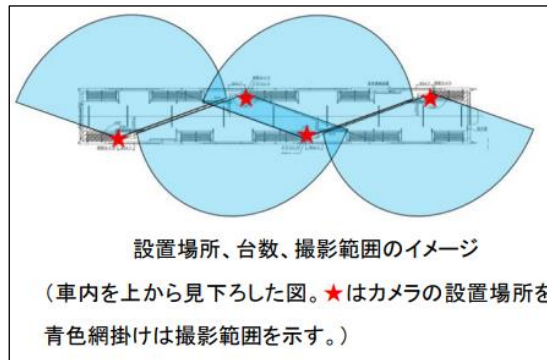
先頭車の連結部では転落防止ホロが設置できないため、2011年度の新造車両から転落防止放送装置を設置しています。扉が開いているとき、スピーカーから連結部であることを音声で知らせています。「車両連結部です、ご注意ください」



車両連結部です。ご注意ください。

### ⑤車内防犯カメラ

列車内のセキュリティ向上と犯罪抑制のため、2023年度より通勤車両に車内防犯カメラを順次設置しています。2028年度末までに特急車両、観光列車「天空」、及び高野山ケーブルカーを含む、全車両(全702両:2023年6月1日時点)での運用開始を目指します。

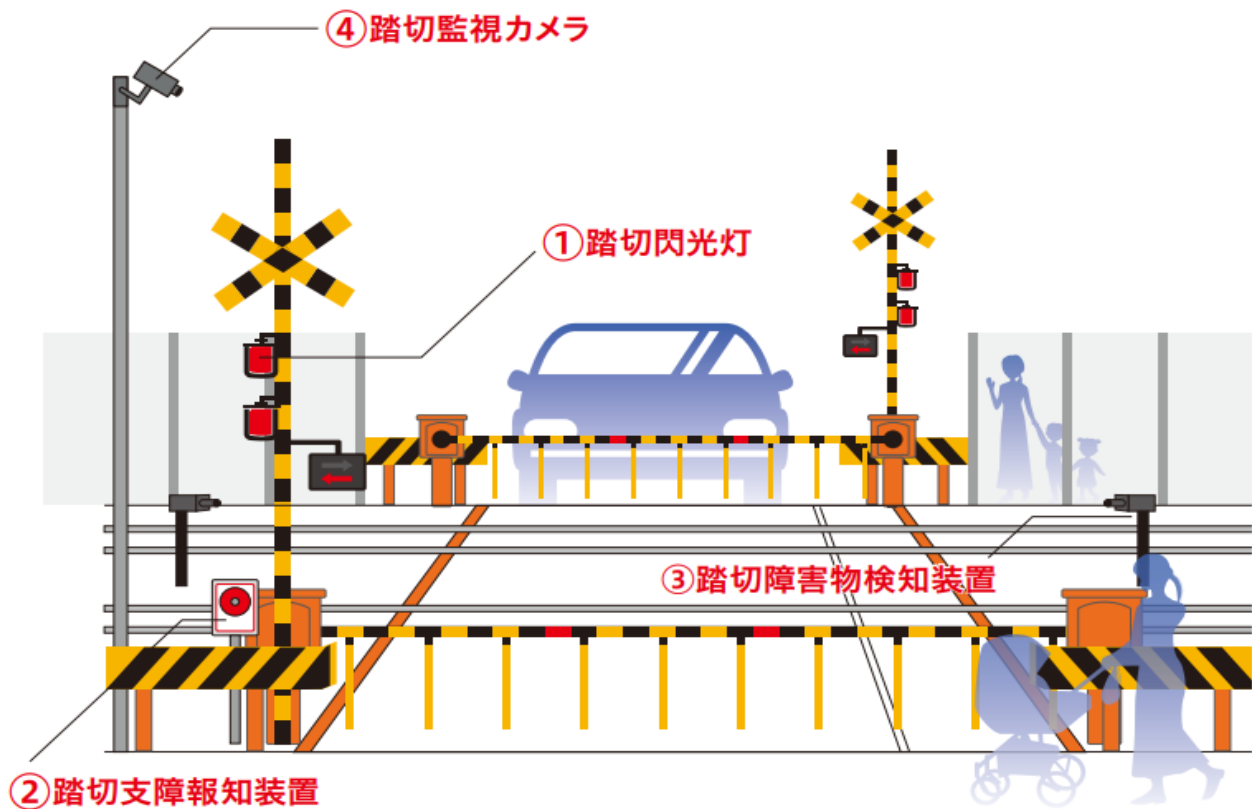


### ⑥車載型非常はしご

異常時等により列車が駅間で停車した場合、お客さまを安全に列車から降車していただくための設備で順次設置を進めています。尚、非常はしごは車内の扉に設置しますが、状況により運転台の扉に設置します。



## 踏切の安全対策



### 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します。



### 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

### ④踏切監視カメラ

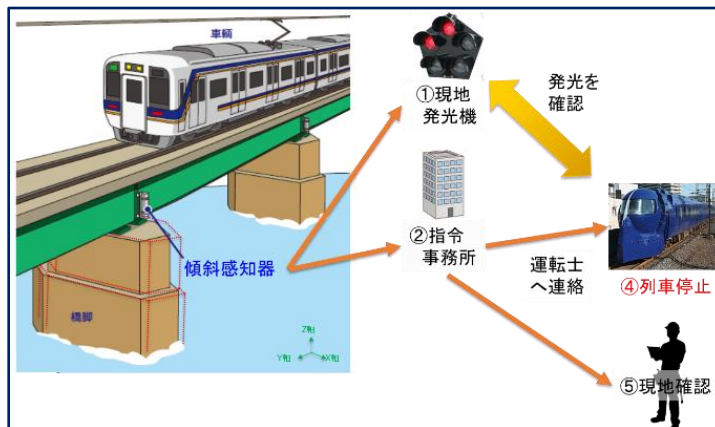
監視カメラで踏切内を確認することができます。



## 橋梁の安全対策

### □橋梁異状検知システム

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ています。2022年度までに南海線男里川橋梁、紀ノ川橋梁および高野線紀ノ川橋梁、大和川橋梁に導入しました。



### □橋脚洗掘防止対策

橋梁の安全性の向上として、橋梁の洗掘防止対策を推進しています。2022年度は高野線紀ノ川橋梁P1橋脚の洗掘防止対策に着手しており、2023年度中に完了する予定です。P1橋脚完了後も引き続き高野線紀ノ川橋梁の洗掘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。尚、2022年度には本橋梁が橋梁技術の進展や維持管理の重要性を伝える貴重な土木遺産であることが認められ、土木学会選奨土木遺産に認定されました。



## 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。

堺市内連続立体交差事業では、2022年5月に浜寺公園駅付近の上り線を仮線に切り替え、2023年1月に諏訪ノ森駅付近の上り線を仮線に切り替えました。引き続き仮下り線の切替えに向けて事業を推進します。

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。



浜寺公園駅付近の上り線



高師浜線の高架工事

## 経営トップと社員とのコミュニケーション

### □経営トップの巡視

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。2022年度は各種運動期間を含め現業職場、沿線を5回巡視しました。



変電関係の教育設備について説明

### □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。

2022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。2022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。

#### 避難誘導訓練

避難誘導時の連携強化を目的に、運輸部門と技術系係員が協力して避難誘導訓練を実施しました。また、鉄道事業本部外からも乗客役として参加し、社員ワッペンを活用した支援活動を実践しました。



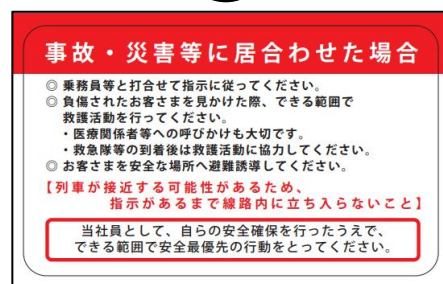
#### 社員ワッペンとは

地震等の事故・災害が発生した場合、私服で列車内等に居合わせた従業員が、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)を行うために全従業員に社員ワッペンを配布しています。

表



裏



#### 施設・設備復旧訓練

羽倉崎車庫で各部門の設備復旧作業レベル向上を、堺工事事務所・施設部(建築設備)では異常時における連絡体制確立及び情報連携の強化を、和歌山技術事務所(保線区・和歌山エリア)では線路巡回による施設点検レベル向上を目的とした訓練を実施しました。

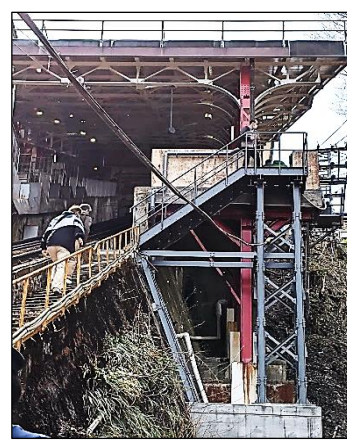




## 事故・災害に備えた訓練

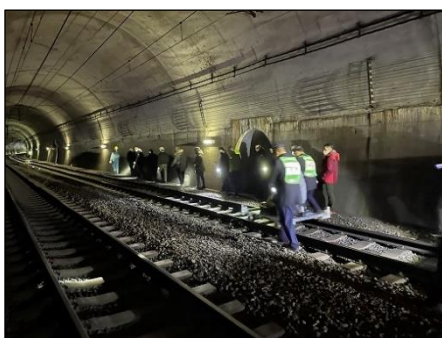
### □鋼索線訓練

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。



### □トンネル内からの避難誘導訓練

高野線美加の台トンネル(美加の台～千早口駅間)で走行中の列車が運転できなくなり、お客さまを美加の台駅まで誘導後、救援車両を併結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ています。2022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北堺警察署の協力をいただき白鷺駅で実施しました。



## 事故・災害に備えた訓練

### □防犯対応研修

駅係員や乗務員だけでなく、技術部門の係員についても大阪府南警察署の協力をいただき、列車内で異常が発生した場合の対応について研修を実施しました。また同研修と併せて安全推進部による講習(車内非常通報押下時の列車運行等)を実施しました。



### 防護品(防護盾、さすまた等)



列車に配備



駅事務所に配備



駅事務所に配備

### □自然災害への対応

#### 和歌山車庫浸水時の対応 BCP・車両の避難訓練

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

#### 事象別 BCP(箱作～淡輪駅間法面崩壊)

南海本線の一部区間(箱作～淡輪駅間)で法面崩壊による線路支障のリスクが想定されるため、ハザードマップ等による的確なリスク把握を行い、近年における災害の激甚化・頻発化傾向に即し、発災時の初動体制、迅速な復旧作業及び事業継続を図り得る防災・減災体制を整えました。なお、2023年度は高野線の一部沿線(高野下～極楽橋駅間)で斜面崩壊や地滑りを想定したBCPを実施する計画です。



## 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



実車を使った実技訓練



### □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。2022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。



分岐器実技訓練  
(施設部・工務担当)

電線路設備復旧訓練  
(施設部・電力担当)



分岐器実技訓練  
(施設部・信号担当)

模擬故障解決訓練  
(運輸車両部・保守担当)



### マルチプルタイタンパー



軌道検測車のデータを基に南海電鉄の全ての線路を補修し、乗り心地の向上を図っています。

### 軌道モーターカー



数十トンのレールなどの補修材料を積んだトローリーを工事現場まで運搬(牽引)しています。また台風などの自然災害時に線路の設備点検にも活用しています。

### 軌道検測車



列車が日々走行することで発生する小さな線路の歪みなどを把握するため、定期的に夜間運行を実施し、計測・解析・記録を行い、そのデータに基づき線路の管理や補修を行っています。

### 電気検測車



トローリー線の摩耗や架設状況を測定したり、ATS地上子や列車無線の電波状態を測定するため夜間に走行しています。

### 架線保守車



夜間作業で列車や駅設備などに、電気を供給する電線路の点検や補修作業に使用しています。

### 軌道自転車



地震発生後や台風通過時の線路設備の点検を迅速に行えるよう、技術事務所に配備しています。

## 安全意識と安全レベルの向上

### □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。2022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。2022年度は、社会安全研究所の芳賀繁様に「しなやかな現場力の創り方～安全マネジメントとセーフティⅡ～」について講演して頂きました。



### □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」の具体的行動(業務改善)に関する発表を通じ、鉄道事業本部全体に「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。

2022年度は運輸車両部、施設部から4職場が発表を行いました。



施設部(電気)の発表

「カメラデバイス・小型接眼ディスプレイの活用について」



## 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。



和泉大宮～岸和田駅間



粉浜～住吉大社駅間

#### □ 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・12 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



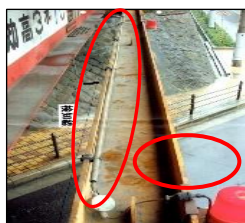
冠水警報装置・3 か所



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



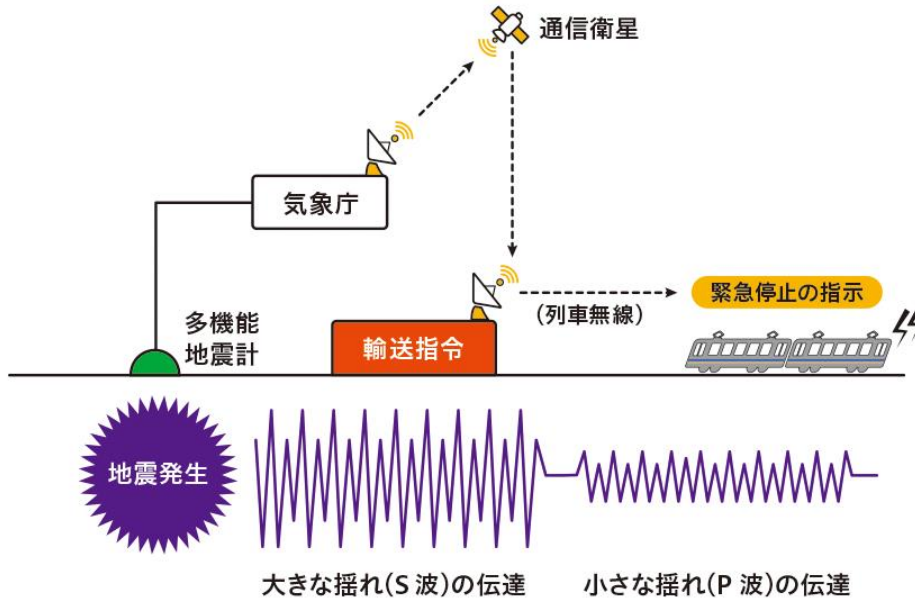
橋梁異状検知装置・4 か所



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による避難場所・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。



最寄りの出口(踏切道または駅)へ誘導するために、線路の東側に線路と平行して約80～100m(電柱2本に1本程度)を標準として避難方向を表示しています。

堺駅の避難場所

# 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。

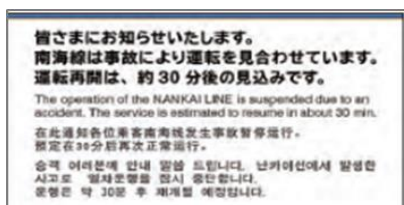
## 公式X(旧 Twitter)

公式X(旧 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。



## 改札口案内モニター

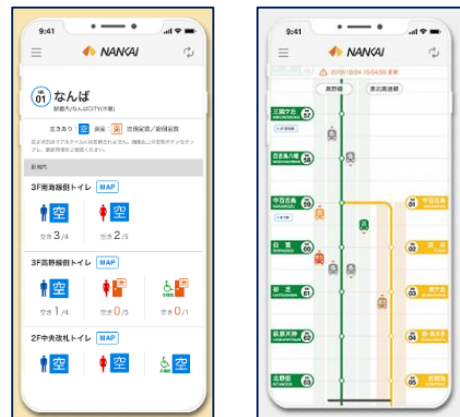
案内情報を表示するモニターを改札口付近に設置し、列車に遅れが発生した場合は運行状況を表示し、お客さまに情報提供を行っています。日・英・中(簡体字)・韓の4言語表示に対応しています。



## 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、以下の取り組み等を実施してきました。

ご利用のお客さまに対して、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、時差通勤等のご協力をお願いしてきました。

尚、2023年5月8日以降は5類感染症に移行されたため、一部のコロナ感染症対策は終了致しております。

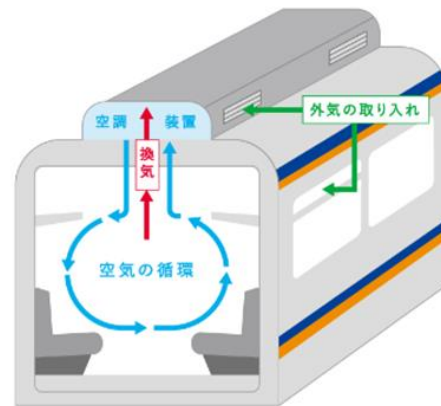
### 当社の主な対策および取り組み

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

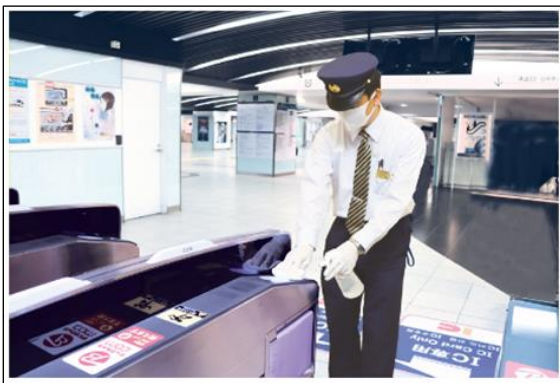
- 時差出勤等の参考にしていただくために、ホームページに「主要駅の時間帯別ご利用状況」についての情報を掲載

### □車内での主な取り組み



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。

### □駅での主な取り組み



改札機等の機器の消毒

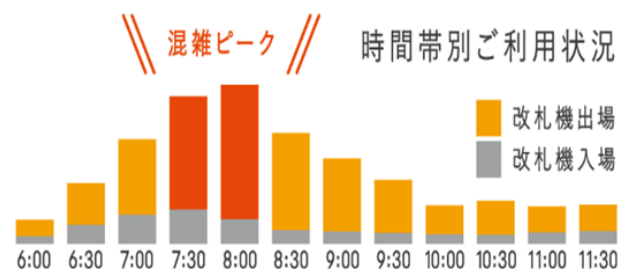


車内の抗ウイルス・抗菌加工



すべての券売機・精算機に抗ウイルス・抗菌シートを貼付けています。

### □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くよう、ご協力をお願いしてきました。

## 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

- 一旦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。

緊急時は非常停止ボタンを押して電車を止めてください。



ホームページで配信中  
安全啓発アニメーション  
「さちとの約束」鉄道を安全にご利用いただくためのお約束をお願いしています。

#### □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、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。

緊急時は非常停止ボタンを押して電車を止めてください。



- 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。



## お客さまへのお願い

- 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。



黄色の点字タイルの内側までお下がりにください。

- 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）。



ホームでの声掛け・見守りをお願いします。

- 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。



ホームでの「歩きスマホ」は危険です。

- 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



エスカレーター利用時のお願いです。

## □車内では

- 車内で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。)

緊急時は非常停止ボタンを押して電車を止めてください。



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に注意してください。

- 安全確保のため、走行中やむを得ず急ブレーキをかける場合があります。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。



急停車時にご注意ください。

## 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。

### □踏切の安全

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。2023年度は南海線吉見ノ里1号踏切道の拡幅工事を実施しています。



高野線 白鷺3号踏切(2021年度完成)

## 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の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。



### □安全・安心出前教室

沿線にある学校などへ訪問し、鉄道利用時のマナー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。2022年度は小学校、中学校あわせて32校で出前教室を実施しました。





## 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。



### □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。



※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。