

# 2008 安全報告書



## 目 次

<b>1</b>	<b>ごあいさつ</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>輸送の安全確保に関する基本的な方針</b>	<b>2</b>
2-1	安全に関する基本方針	2
2-2	平成20年度 安全重点施策	2
<b>3</b>	<b>安全管理体制と方法</b>	<b>3</b>
3-1	安全管理体制の確立	3
3-2	管理者と役割	4
3-3	安全対策委員会	5
3-4	経営トップによる現場とのコミュニケーション確保	5
3-5	安全輸送運動の実施	6
3-6	安全管理体制の見直し・改善	6
3-7	ヒヤリ・ハット情報の活用	7
<b>4</b>	<b>鉄道事故等について</b>	<b>8</b>
4-1	鉄道運転事故	8
4-2	輸送障害	9
4-3	インシデント	9
4-4	主な事故事例と再発防止対策	9
4-5	行政指導等に対する措置の状況	10
<b>5</b>	<b>安全への取組み</b>	<b>11</b>
5-1	安全への投資	11
5-2	安全性向上対策	12
5-3	国土交通省令等の改正に対する取組み	19
5-4	社員教育・人材育成	20
5-5	緊急時対応訓練	22
5-6	鉄道テロ対策	23
<b>6</b>	<b>お客さま、沿線の皆さまとともに</b>	<b>24</b>

# 1 ごあいさつ

## 安全報告書の発行にあたって

平素は名古屋鉄道をご利用いただき誠にありがとうございます。

名鉄グループは、豊かな生活を実現する事業を通じて、地域から愛される「信頼のトップブランド」を目指すというグループの経営理念を掲げ、鉄道事業のほか、運輸、流通、レジャーなど、地域の皆さまに密着した、幅広いサービス業を展開しております。

運輸サービス事業を根幹としている名鉄グループは、より良いサービスや商品を提供するうえで、安全・安心を確保することが厳しく求められ、そのためには努力を惜しんではならないと考えております。

名古屋鉄道では、安全管理体制を強化するため、鉄道安全管理規程を制定し「安全に関する基本方針」及び「安全重点施策」を策定するとともに、平成20年7月1日付で鉄道事業関係部署の組織改正を実施しました。

この組織改正では、より迅速かつ効率的に鉄道事業を運営するため、鉄道事業本部と鉄道保守本部の2つに分かれていた鉄道組織を鉄道事業本部に統合し、指揮命令系統を一元化しました。また、改正鉄道事業法の趣旨をより一層反映した体制とするため、鉄道事業本部の直轄部署として、全社的な安全マネジメント体制を構築管理する安全統括部を新設し、さらなる安全管理体制の強化を図りました。

当社は、毎日、多くのお客さまを目的地までお運びし、地域社会に貢献しておりますが、これはひとえにお客さまから当社に寄せられる信頼があつてこそそのものと考えております。この信頼に応えるべく当社では、より「安全・安心・安定」輸送を目指し、役員一人ひとりが高い安全意識を持ち、常にお客さまの安全を確保する体制を作り続ける所存でございます。

本報告書は、主に平成19年度における輸送の安全を確保するための名古屋鉄道の取組みを、皆さまに広くご理解いただくために作成しました。

ご一読いただき、皆さまの忌憚のないご意見・ご感想をいただければ幸いです。

名古屋鉄道株式会社  
取締役社長 木下 栄一郎



## 2 輸送の安全確保に関する基本的な方針

### 2-1 安全に関する基本方針

名古屋鉄道では、輸送の安全を確保するために制定した「鉄道安全管理規程」の第2条に基づいて、安全に関する基本方針を以下のように定めています。

会社一丸となって、安全・安心・安定輸送と快適なサービスを提供することにより、地域社会の発展に貢献していきます。

- 1 事業の推進に当っては、安全の確保をすべてに優先させます。
- 2 法令・規則を遵守し、高い倫理観を持って事業活動を行ないます。
- 3 安全意識を高く持ち、社会の変化に対応した体制をつくります。
- 4 事故が発生した場合は、一致協力してお客様の安全を第一に行動します。
- 5 常に安全に関する知識・技能の習熟に努めます。

### 2-2 平成20年度 安全重点施策

安全に関する基本方針に基づく、平成20年度安全重点施策は以下の通りです。

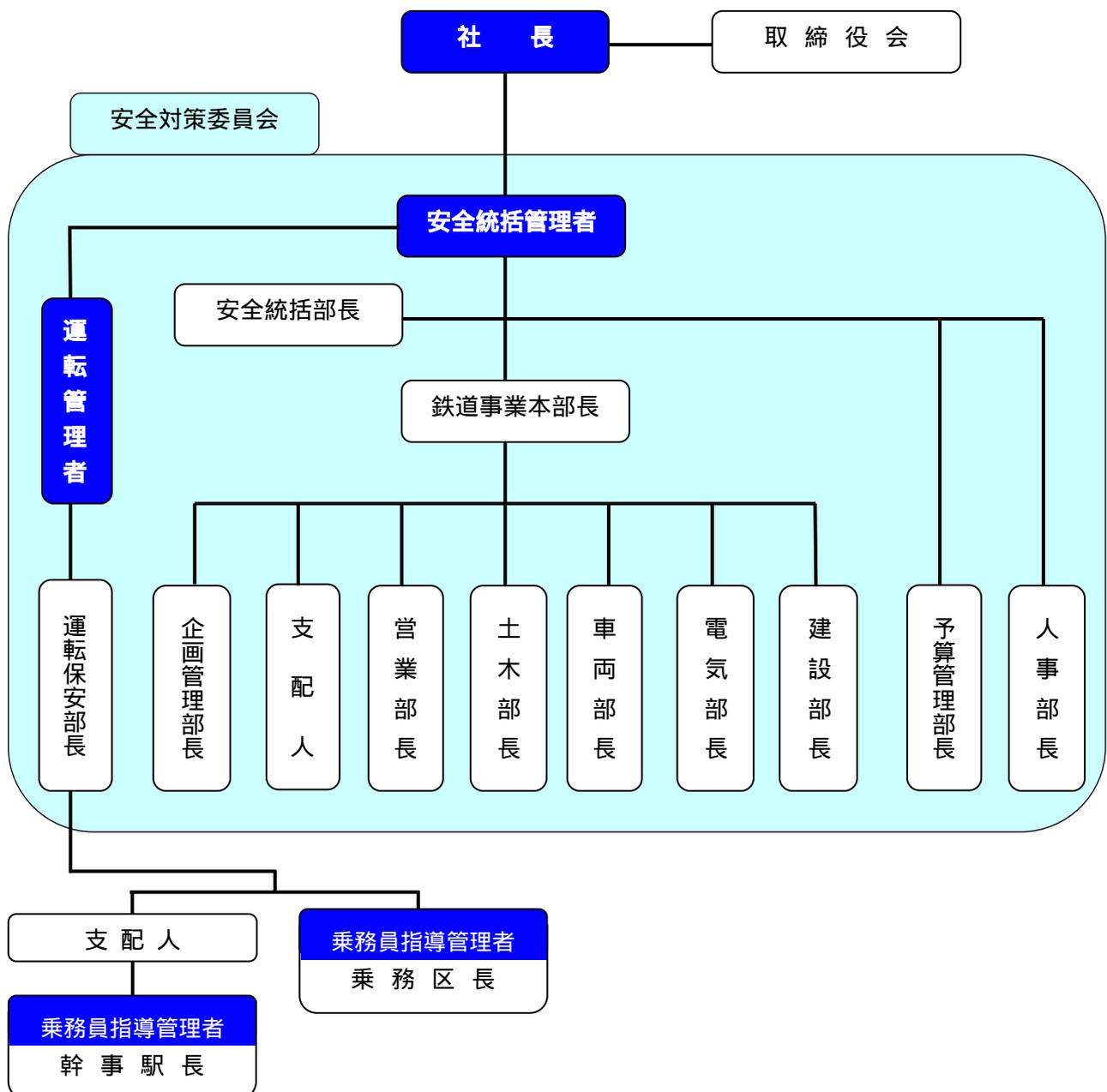
- 1 有責事故ゼロの継続
  - ・ヒヤリハット情報の共有化で事故の未然防止
  - ・繰り返されるミスに対する徹底的な原因究明と、それに基づいた指導・教育を強化し、ヒューマンエラーの撲滅
  - ・自社、他社を問わず過去の事故事例から自部署の弱点箇所の把握・改善
- 2 本社・現場が一体となった安全確保体制のさらなる向上
  - ・本社・現場の管理者及び係員に対する安全教育を実施し、安全マネジメントに関し、さらに理解を深め、自発的に安全についての取り組みのできる人材の育成と資質の向上・維持管理
  - ・経営トップをはじめとする経営層による現場巡視ならびに現場の会議等への本社管理者及びスタッフの参加によるコミュニケーション確保と実態把握
- 3 安全関連設備の整備継続
  - ・安全関連設備への適切な投資
  - ・確実な点検と保守整備で土木・電気・駅施設及び車両の故障等の防止

## 3 安全管理体制と方法

### 3-1 安全管理体制の確立

名古屋鉄道では、社長を最高責任者とし、安全統括管理者、運転管理者、乗務員指導管理者及び各責任者の役割を明確にし、安全管理体制を構築しております。

平成20年7月の組織改正では、「安全統括部」を新設し、さらなる安全管理体制の強化を図りました。



### 3-2 管理者と役割

安全管理体制に関する、各々の責任者の役割は次の通りです。

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	輸送の安全の確保に関する業務を統括する。
鉄道事業本部長	安全統括管理者を補佐し、企画管理部長、支配人、営業部長、土木部長、車両部長、電気部長及び建設部長を指揮・統括する。
運転管理者	安全統括管理者の指揮の下、運転に関する事項を統括する。
運転保安部長	運転管理者を補佐し、運転に関する業務を管理する。
乗務員指導管理者	運転保安部長の指揮の下、乗務員の資質の保持に関する事項を管理する。
安全統括部長	安全統括管理者を補佐し、輸送の安全確保に必要な事項を統括するとともに、安全対策委員会を管理する。
企画管理部長	鉄道事業本部長の指揮の下、輸送の安全の確保に必要な交通政策に関する基本事項を管理する。
支配人	鉄道事業本部長の指揮の下、駅施設（土木部長及び電気部長が管理する鉄道施設を除く。）に関する事項を管理する。
営業部長	鉄道事業本部長の指揮の下、旅客指令業務に関する事項を統括する。
土木部長	鉄道事業本部長の指揮の下、土木施設の新設・改良（建設部長が管理する土木施設工事を除く。）・検査・保守に関する事項を管理する。
車両部長	鉄道事業本部長の指揮の下、車両の新造・改良・検査・保守に関する事項を管理する。
電気部長	鉄道事業本部長の指揮の下、電気施設の新設・改良（建設部長が管理する電気施設工事を除く。）・検査・保守に関する事項を管理する。
建設部長	鉄道事業本部長の指揮の下、土木・駅施設の新設・改良に関する事項を管理する。
予算管理部長	輸送の安全の確保に必要な予算に関する事項を統括する。
人事部長	輸送の安全の確保に必要な要員に関する事項を統括する。

### 3-3 安全対策委員会

安全対策委員会は、輸送業務の実施及び管理の方法を確認し、事故の再発防止対策等安全性の向上を図るための施策を推進しております。

安全対策委員会は、安全統括管理者以下、鉄道事業本部長、運転管理者及び各部門の部長等で組織し、年1回以上開催しております。

平成20年3月の安全対策委員会において、内部監査結果等に基づき、当社の安全管理体制の見直しを行うとともに、平成20年度安全重点施策を策定しました。

### 3-4 経営トップによる現場とのコミュニケーション確保

#### (1) 社長による職場巡回

社長は、年末年始輸送安全総点検期間中のほか約3ヵ月毎に職場巡回あるいは現業職場の会議に出席し、現場とのコミュニケーションを確保しています。また、現業職場長の生の声を社長が直接聞くための「意見交換会」を実施しています。

#### (2) 役員による職場巡回

安全統括管理者を始めとする役員は、自社運動である安全輸送運動及び年末年始輸送安全総点検の機会をとらえて、本社部門の部課長とともに職場巡回を実施しています。その他、随時現業職場に出向き、現業職場における会議に出席して現業職場との意見交換を行っています。また、駅施設や検査場など技術部門の職場を巡視するとともに、沿線における催事等の多客輸送時には当該職場におもむき、輸送の安全確保の取組み等について確認するとともに、現場係員への激励を行っています。



意見交換会



現場巡視

### 3-5 安全輸送運動の実施

当社は、昭和39年3月29日(日)新名古屋駅(現在の名鉄名古屋駅)で「停車中の列車に特急が突っ込み、乗客200人余りの重軽傷者を出す」という大惨事を引き起こしました。この事故を契機に労使が一体となり、事故翌年の昭和40年から全社一丸となった「安全輸送運動」の展開を始めました。

この事故以降、ATSの設置を進める等、あらゆる運転事故の根絶に向け、全職員が覚悟を新たにしました。

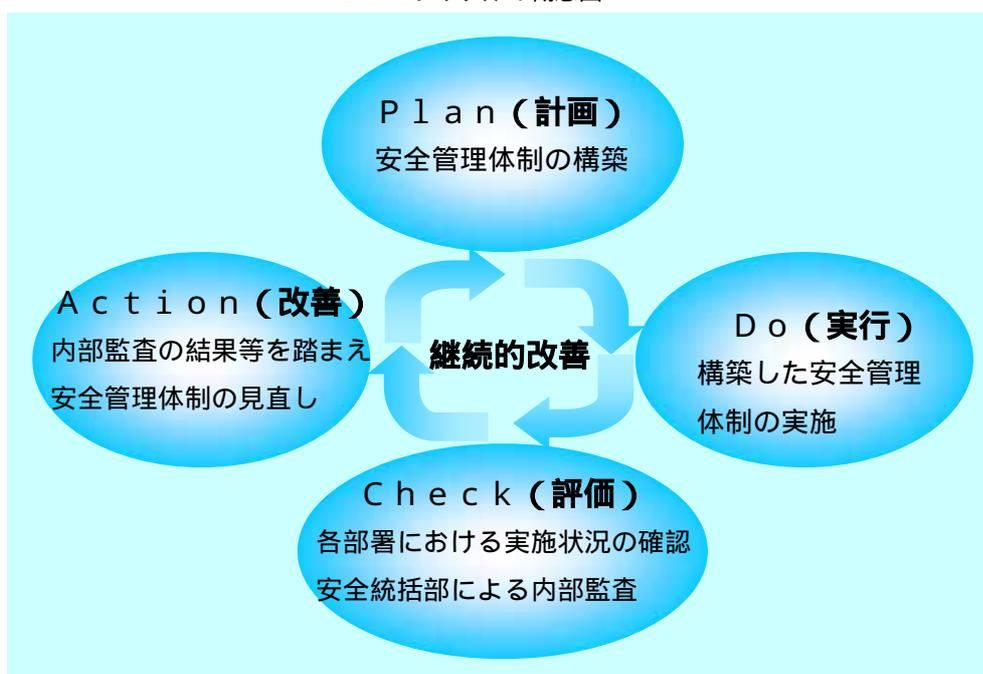
平成19年度には、第43回安全輸送運動を全社的に9月1日から9月30日まで実施し、安全意識の再確認を行いました。

### 3-6 安全管理体制の見直し・改善

当社は、安全管理体制の実施状況を確認し、内部監査の結果等を踏まえて、安全管理体制が適切に機能するように、PDCAサイクルを確立させ、適宜、見直しと継続的改善を図ってまいります。

輸送の安全確保に関する内部監査は、自部署での日常におけるチェック体制をベースに、外部の目として定例的に安全統括部が行います。なお、内部監査の結果、改善が必要な事項については、安全統括管理者をはじめ、関係する管理者等にすみやかに報告し、必要な是正措置を行います。

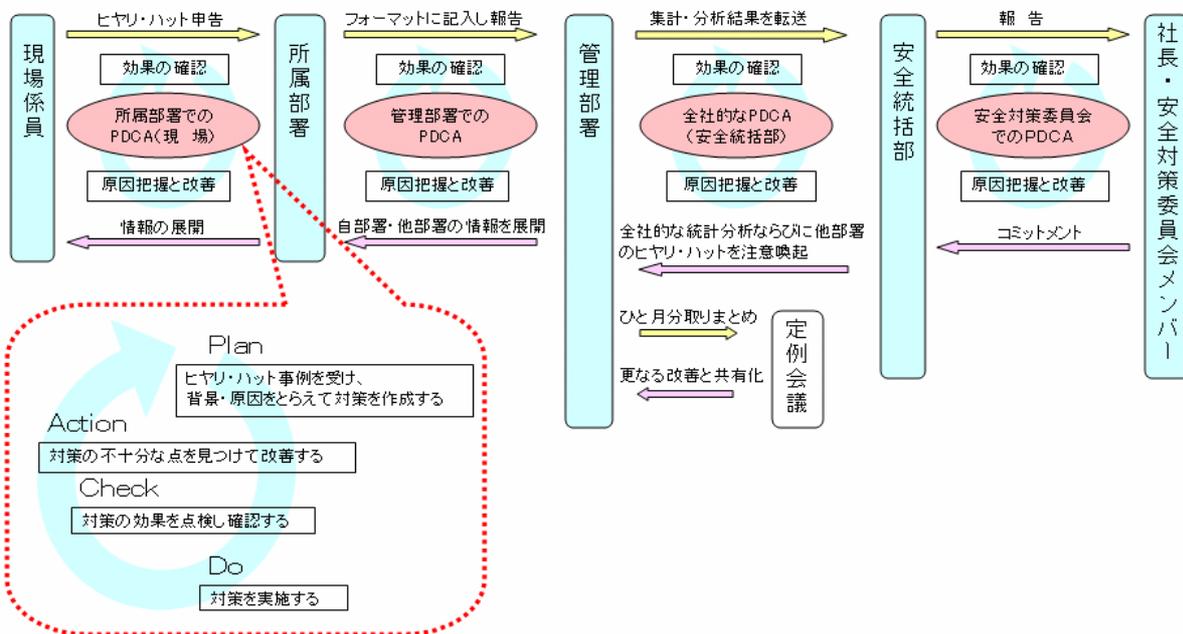
PDCAサイクルの概念図



### 3-7 ヒヤリ・ハット情報の活用

「ヒヤリ・ハット」とは、業務中に事故が起きそうな状況に出会いヒヤリとしたり、ハットしたことを記録し、その原因を究明・共有し、事故の要因とならないように事故の未然防止に繋げていく安全活動です。

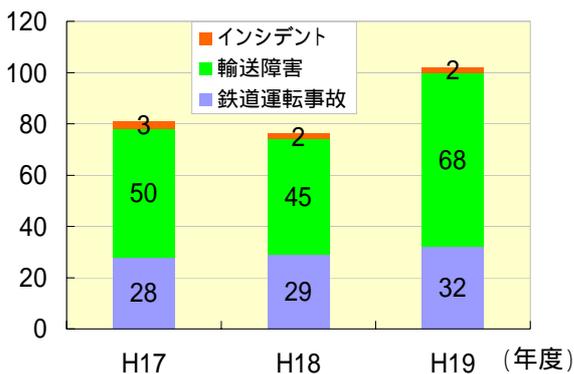
ヒヤリ・ハットの報告を受け、その原因・背景を調査した上で防止対策を策定いたします。また、対策の効果の点検と、それに基づく対策の見直しを行います。このPDCAサイクルを繰り返すことにより、ヒヤリ・ハットを出発点とした自主的な安全活動の向上に努めています。



## 4 鉄道事故等について

平成19年度に発生した事故等は、鉄道運転事故が32件、輸送障害が68件、インシデントが2件、合計102件発生いたしております。

(件) 【事故等の発生件数の推移】



鉄道運転事故とは、列車衝突事故、列車脱線事故、列車火災事故、踏切障害事故、道路障害事故、鉄道人身障害事故、鉄道物損事故をいいます。  
輸送障害とは、列車に運休または30分以上の遅延が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。  
インシデントとは、鉄道事故等が発生するおそれのある事態をいいます。

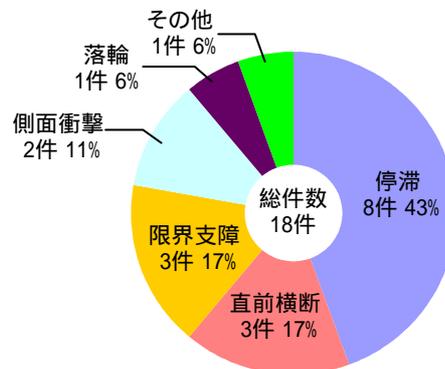
### 4-1 鉄道運転事故

平成19年度に発生した鉄道運転事故は、踏切障害事故が18件（前年比1件減少）、鉄道人身障害事故が14件（前年比4件増加）で、合計32件（前年比3件増加）でした。

#### (1) 踏切障害事故について

平成19年度に発生した踏切障害事故の全てが警報機や遮断機のある踏切で起きており、主な原因は、無理な横断によって踏切内に立ち往生する停滞、警報機無視による人や車の直前横断によるものです。

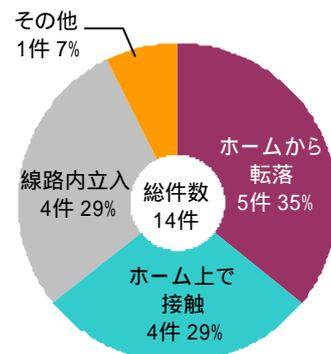
【踏切障害事故の原因別の件数と内訳】



#### (2) 鉄道人身障害事故について

平成19年度に発生した鉄道人身障害事故の主な原因は、ホームからの転落、ホーム上での接触、線路内立入となっております。飲酒をされたお客さまの事故も多くなっています。

【鉄道人身障害事故の原因別の件数と内訳】



#### 名古屋鉄道からのお願い

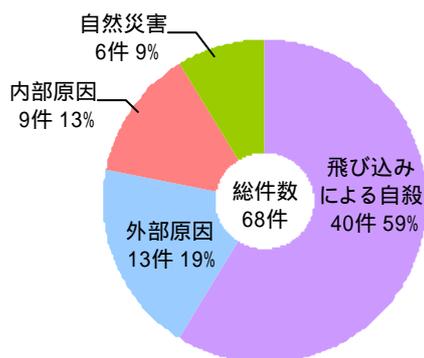
列車との接触事故防止のため、ホームの端を歩かないようお願いいたします。

## 4-2 輸送障害

平成19年度に発生した輸送障害は、原因別にみると、外部原因53件（前年比26件増加）内部原因9件（前年比2件減少）自然災害6件（前年比1件減少）で、合計68件（前年比23件増加）です。内部原因につきましては、すべて対策を実施しております。

外部原因のうち、飛び込みによる自殺が40件発生（前年比18件増加）いたしました。

【輸送障害の原因別の件数と内訳】



自然災害・・・降雨、強風、地震などの災害が原因のもの  
内部原因・・・車両等設備の故障や係員の取扱い誤りなどが原因のもの  
外部原因・・・列車妨害、踏切支障、線路内立入り及び飛び込みによる自殺などが原因のもの

## 4-3 インシデント

平成19年度に発生したインシデントは、係員の取扱いに起因するもの1件、車両故障に関するもの1件で、合計2件です。それぞれに対して、再発防止対策を徹底することにより事故の防止に努めてまいります。

## 4-4 主な事故事例と再発防止対策

平成19年度に発生した事故等のうち、2件のインシデントについて、発生状況、原因とその対策について紹介します。

### (1) 遮断前の踏切に列車進入

発生日時：平成19年4月13日（金）17時53分頃

発生場所：名古屋本線 神宮前～金山間 神宮前1号踏切（手動踏切）

概要：運転士が神宮前1号踏切の遮断かんが閉まっていないことに気づき緊急停止しました。

原因：踏切保安係が、列車の出発を知らせる出発承認灯の点灯に気付かなかったため及び運転士が踏切の状況確認をしなかったため。

対策：踏切保安係、運転士が確認を怠る可能性を前提として、遮断かんが完全に

降下していない場合は、踏切の手前に列車を停止させるATSを設置いたしました。

踏切保安係を配置し、踏切道を通過する列車等に対し、遮断機を閉じて道路を遮断する。

#### (2) 電車床下の電動発電機から発煙

発生日時：平成19年5月27日(日) 9時59分頃

発生場所：常滑線 大江駅構内

概要：走行中に運転台の故障表示灯が点灯しました。運転士が、大江駅に停車し、車両点検したところ、2両目床下の電動発電機から発煙しているのを発見、お客さまの避難誘導を行うとともに消火作業を行いました。

原因：電動発電機内部の1刷子保持器の刷子<sup>ブラシ</sup>押さえバネが折損したため。

対策：月検査時には、「刷子<sup>ブラシ</sup>押さえバネ圧力」及び「清掃」「刷子と接触する部分の摩耗状態」について検査していましたが、現在は、刷子押さえバネを伸ばし「傷」「変形」「変色」についても点検を行っています。

## 4-5 行政指導等に対する措置の状況

平成19年度は中部運輸局から1件の行政指導等を受けております。この指導等の内容を真摯に受け止め、以下のように対応しています。

月 日	行政指導等	対 応
平成19年 4月16日	4月13日、名古屋本線神宮前1号踏切において、遮断かんが上昇したままの状態が当該踏切に進入するという事態が発生しました。 中部運輸局鉄道部長より、この事態に係る原因究明を行うとともに、再発防止を図るための設備改善を実施するなど抜本的な対策を講じるよう書面による警告を受けました。	踏切保安係、運転士が確認を怠る可能性を前提として、遮断かんが完全に降下していない場合は、踏切の手前までに列車を停止させるATSを設置いたしました。

## 5 安全への取組み

名古屋鉄道ではお客さまを安全にお運びするために、ソフト・ハード両面で安全についての取組みに力を入れてまいりました。社内では各部署ごとでの会議のほか、部署を横断する形での会議を開催することにより、安全に関する情報の共有化を図っています。また、平成19年度からは輸送安全にあたってのヒヤリ・ハット収集、共有化の取組みも始めました。ヒヤリ・ハットという事故の芽に対して早めの対策を行なうことにより、事故の未然防止に努めています。監督官庁からの情報についても社内に周知するとともに、他社とは安全に関して必要に応じて連絡するなど、社外との情報の共有化を図っています。名古屋鉄道では今後とも安全関連設備への投資と、社員教育・人材の育成について力を入れるとともに各種訓練を徹底し、安全輸送の完遂を目指します。

### 5-1 安全への投資

名古屋鉄道では、安全関連設備投資として、平成19年度は120億円（鉄道事業設備投資の60.0%）を投資しました。平成20年度は123億円（鉄道事業設備投資の65.4%）を投資し、安全・保安対策、車両の改良、土木・電気施設の改良、踏切保安設備の新設・改良など、さらなる安全性の向上を推進します。

	安全関連 設備投資	その他の 設備投資	計	安全関連 設備投資の割合
平成19年度(実績)	120億円	80億円	200億円	60.0%
平成20年度(計画)	123億円	65億円	188億円	65.4%

## 5-2 安全性向上対策

### (1) 列車の安全対策

運転士は、様々な標識や信号を確認して、安全かつ正確に列車を運行させています。当社はP T CやA T Sを始め、列車無線に防護無線機能の搭載を進めるなど、運転士の判断力・注意力をバックアップする運行システムを導入して、安全運行に努めています。

#### P T C

P T C (Programed Traffic Control) とは自動運行制御装置のことで、中央指令所からコンピュータにより自動で信号設備を制御するシステムです。これによって進路制御、急緩行選別、案内業務を自動で行い、正確な列車運行、安全輸送の確保、サービスの向上を図ることが可能となります。

#### A T S

A T S (Automatic Train Stop) とは自動列車停止装置のことで、車上装置と地上装置から構成されています。

A T Sは、列車が信号または曲線などの速度制限に対し、地上装置を設置し指定された速度より早く通過したときに、車上装置の動作により、自動的に列車を停止させる装置です。なお、平成18年7月に鉄道の技術基準の改正に伴い、曲線進入速度超過防止用のA T Sを設置することが必要となりました。当社では79箇所が対象となり、平成19年度中に設置完了いたしました。



A T S地上装置



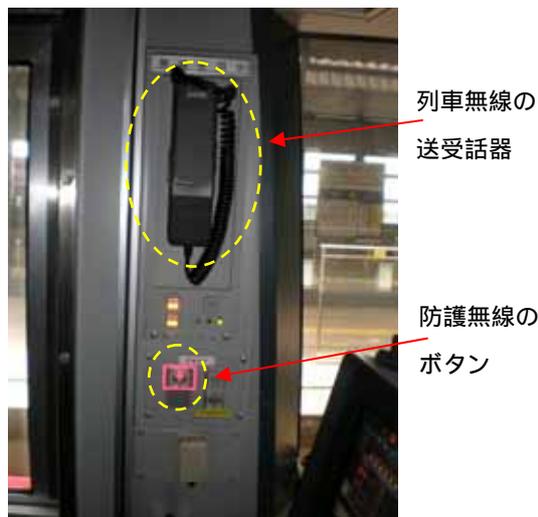
A T S車上装置

## 列車無線

列車無線とは、運転指令と列車の運転室を常時無線で結び、列車の安全運行に必要な情報を相互に収集し、運行を安全かつスムーズにするものです。平常時の運転指令との業務連絡はもちろん、災害時の状況報告、指示連絡に大きな威力を発揮しています。

## 防護無線

列車無線に防護無線機能の搭載を進めております。防護無線とは、列車運転中に事故や災害等に遭遇した場合、二次災害の発生を防ぐため、運転台にあるボタンを押すことにより列車から電波を発射し、現場付近の列車に速やかに緊急事態の発生を知らせる装置です。平成20年6月現在、334編成中、175編成に搭載し、搭載率52%です。全運転台への防護無線搭載（自動給電機能を含む）は平成23年度に完了予定です。



2200系 運転台

## (2) 駅の安全対策

駅のホームから車両連結部への転落を防ぐ車両転落防止幌などに加え、万が一お客さまがホームから転落した場合には、列車の運転士に危険を知らせる列車非常通報装置や転落検知装置など、駅のホーム上でのお客さまの安全を守る取組みを着実に進めています。

### 列車非常通報装置

ホームからの転落時などに、お客さまや駅係員が駅構内に設置したボタンを押すと、表示装置により列車の乗務員に駅構内で異常があることを知らせます。

平成19年度は4駅に増設し、整備対象107駅中、61駅に設置しました。整備対象駅については、平成23年度までに設置完了予定です。

### 名古屋鉄道からのお願い

ホームから転落したお客さまを見受けられるなど、列車に危険を知らせたいときは、ホームに設置されている非常通報ボタンを押してください。



非常通報ボタンと啓蒙ポスター

### 転落防止装置

列車の到着時にホーム下の回転灯を作動させ、音声案内を実施することで、列車とホームの隙間に対する注意を喚起する装置です。現在 11 駅に設置しています。

### 転落検知装置

乗降時にお客さまが、列車とホームの隙間から下に転落された場合に、ブザーの鳴動及び表示装置により列車の乗務員に異常を知らせます。

現在 3 駅に設置しています。

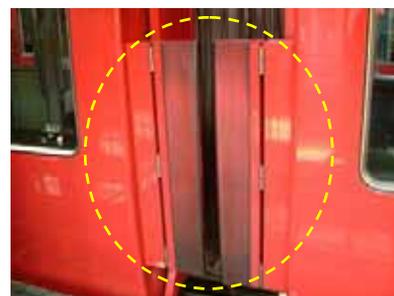


三河線・平戸橋駅 転落検知装置

### 車両転落防止幌

ホームから車両連結部への転落防止を図るため、車両固定連結部の車体側面に設置を進めています。

平成 20 年 6 月現在で、334 編成中、167 編成に設置し、整備率は 50% です。



車両転落防止幌

### AED（自動体外式除細動器）の設置

AED（自動体外式除細動器）は、平成 18 年の春から設置しており、現在は、東岡崎駅、名鉄名古屋駅、金山駅、神宮前駅、中部国際空港駅、鳴海駅の計 6 駅に設置しております。設置駅には AED の取扱いの研修を受けた駅係員も配置されています。



AED

### (3) 高架化

踏切付近での事故の危険性や交通渋滞を減らし、都市機能を向上させるため、国や地方自治体が行う連続立体交差化事業などに協力し、沿線各地で工事を積極的に進めています。

#### 現在工事中

線路	区間	距離
三河線	三河知立～若林	1.7キロ
西尾線	堀内公園～南桜井	2.1キロ
瀬戸線	小幡～大森・金城学院前	1.9キロ
常滑線	新日鉄前～尾張横須賀	2.0キロ
河和線	太田川～高横須賀	0.7キロ



西尾線・桜井駅付近

#### 将来計画

線路	区間	距離
名古屋本線	一ツ木～牛田	2.6キロ
三河線	重原～三河八橋	2.6キロ
河和線	成岩～上ゲ	1.3キロ
犬山線	石仏～江南	1.7キロ



三河線・三河八橋駅付近

### (4) 踏切・線路の安全対策

名古屋鉄道では、踏切の保安設備の整備・統合・廃止・立体交差などに毎年巨費を投じて、踏切事故防止に努めています。

また、線路は鉄道のシンボルであり、鉄道輸送の基盤といえます。名古屋鉄道では、さまざまな線路の強化対策を実施し、安全確保に努めています。

## 踏切の整備

### 踏切障害物検知装置

自動車の脱輪や停滞など、踏切内の立ち往生による踏切事故を防ぐために交通量の多い主要踏切に踏切障害物検知装置を設置しています。遮断かんが降下を完了してから、踏切内に何らかの障害物があると検知した場合、表示装置により列車の乗務員に異常があることを知らせるとともに、連動するATSを動作させます。

#### 名古屋鉄道からのお願い

警報機が鳴り出したら、絶対に踏切を渡らないで下さい。

万一、車が踏切内に閉じ込められたら、車で遮断機のさおを押し出して、急いで踏切の外へ脱出してください。



踏切障害物検知装置

### 非常ボタン

踏切付近に設置された非常ボタンを押すと、表示装置により列車の乗務員に踏切で異常があることを知らせます。

#### 名古屋鉄道からのお願い

非常ボタンが設置されている踏切において、異常が発生したときは、すぐに非常ボタンを押してください。



非常ボタン

### オーバーハング閃光灯

道路に張り出す形で設置する閃光灯をオーバーハング閃光灯といいます。遠くから踏切に接近する自動車に対して、早くから警告することができます。



オーバーハング閃光灯

### 光る遮断かん

交通量の多い踏切の遮断かんに、超高輝度LEDを順次取り付け、警報開始と同時に点滅させドライバーに注意喚起しています。



光る遮断かん

### カラー舗装

踏切内に車が立ち往生することを防止するため、踏切内をカラー舗装し踏切位置を明確にします。



カラー舗装

### 線路の強化

#### 保線

保線業務は安全輸送の要であり、定期的な線路巡視によるチェックや保線作業は欠かせません。

日常の保線作業のほか、終列車後から初列車までの深夜に、道床のつき固めを行う防音型のマルチプルタイタンパーや線路の状態を把握するため軌道検測を行うけん引式トラックマスターなどを用いて、安全で快適な線路づくりに努めています。



マルチプルタイタンパー

#### ロングレール化

レールには、温度変化による伸び縮みに対応するため、つなぎ目に隙間が設けられています。このつなぎ目は保守上の弱点にもなっているため、線路構造や技術的に可能な範囲で、つなぎ目を取り除く工事（ロングレール化工事）を進めております。ロングレール化は、騒音・振動の軽減にも効果があり、現在、当社では全線で約247km（平成20年3月31日現在）をロングレール化しています。

## (5) 防災対策

暴風や大雨、地震といった自然災害は、いつ何時発生するか分かりません。名古屋鉄道では、阪神淡路大震災を契機に、自然災害に対する事前の情報収集能力を高め、より安全性の高い旅客輸送を確保するため、沿線気象情報を一括集中監視する「防災情報集中監視システム」を平成11年4月から導入しています。

### 降雨対策

降雨時における土砂崩壊などによる運転事故を未然に防止するため、沿線主要駅に自動雨量計を設置し、計測された雨量を基に列車の運転に関する規制を行っています。

自動雨量計は、現在25箇所に設置しています。



雨量計

### 強風対策

台風、低気圧接近時などの強風による運転事故を未然に防止するため、沿線の橋りょう、高架部付近に風速計を設置し、計測された風速値を基に列車の運転に関する規制を行っています。

風速計は、現在12箇所に設置しています。



風速計

### 地震対策

地震が発生した場合において、沿線9箇所に設置した地震計で計測された水平加速度を基に列車の運転に関する規制を行っています。水平加速度が概ね2.5ガル(約震度4)以上の場合、列車無線を通じ、各列車に対して自動的に停止指示を通報します。



地震計

### 緊急地震速報の活用

地震による被害を軽減することを目的に、緊急地震速報を利用するための装置を運転指令室に設置し、受信をしています。受信した情報が、当社線沿線で震度4以上の地震が想定される場合、列車無線を通じ、各列車に対し自動的に停止指示を通報するシステムを平成19年10月に導入いたしました。

## 5-3 国土交通省令等の改正に対する取組み

名古屋鉄道では、鉄道に関する技術上の基準を定める省令等の一部改正（平成18年7月施行）に伴い、次のように対応しています。

項目	対応
1 速度制限装置の設置 急曲線部、分岐器（ポイント）部等で速度超過時の転覆脱線を防ぐための装置です。	急曲線部 急曲線部における速度超過防止用 ATS の設置を、平成19年度に完了いたしました。 分岐器部等 分岐器部等における速度超過防止用 ATS の設置を進めております。平成22年度に設置完了予定です。
2 運転士異常時列車停止装置の設置 運転士が乗務中に疾病等により運転操作が継続できなくなったとき、列車を自動的に停止させる装置です。	全運転台に設置を進めております。平成28年度に設置完了予定です。
3 運転状況記録装置の設置 列車の速度や運転士のブレーキ操作等、運転状況を記録する装置です。	全運転台に設置を進めております。平成28年度に設置完了予定です。
4 防護無線の信頼性向上 自動給電機能の設置 防護無線の電源の供給が断たれても、自動的に別系統からの給電に切り替わる装置です。	全編成に設置を進めております。平成23年度に設置完了予定です。
5 飲酒や薬物を使用した状態での運転禁止	運転士に対する飲酒や薬物を使用した状態での運転禁止を社内規程に規定し、アルコールチェッカーにより乗務前に酒気を帯びていないことを確認しています。

## 5-4 社員教育・人材育成

名古屋鉄道は、安全輸送を遂行するため徹底した安全教育と、お客さまサービス向上のための教育に力を入れています。さらに発展・成長を確実にする企業体質づくりのため、従業員が担う役割に基づく教育体系の確立により、個々に期待される役割を基準とした教育を実施しています。

### (1) 教育の実施

#### コース別教育

役割等級制度により各コース毎に求められる役割を明確にした人材育成を図ります。

< 一般職（技能部門）コース、一般職（本社部門）コース、総合職コース >

一般職（技能部門）コースには、鉄道乗務員教育・駅係員教育・CS教育・技術係員教育があります。

#### 経営幹部育成研修

長期的な視点から将来の経営・事業を担う経営人材を発掘・育成します。

#### 役割別教育

各階層を対象に使命、職務内容を明確にし、役割の再認識や人材育成、職場の問題解決技法、リーダーシップ、マネジメントなど必要な要素を体系的に習得します。

#### ベーシック教育

企業で働く上で必要なコンプライアンス、人権等の基礎教育について、新入社員研修をはじめとして定期的に教育することで定着を図ります。

### (2) 鉄道乗務員教育

鉄道乗務員教育においては、乗務員として必要な知識や技能の習得と安全意識の高揚を図るため、鉄道運転士科・鉄道車掌科・フォローアップ研修など様々な教育訓練を実施しています。

### (3) 安全マネジメントに対する教育

各教育のカリキュラムの中で、従業員に対し安全マネジメント教育を実施しています。鉄道安全管理規程の理解を深め、安全意識の高揚を図っています。

#### (4) 運転士の養成教育

運転士の養成は、駅係員、車掌を経験したのち、国家資格である「動力車操縦者運転免許」を取得するため、当社教習所で学科講習を受け、その後、現場で技能講習を受けます。

##### 専用教室での学科講習

国土交通省から認可を受けたこの教室を中心に、鉄道の安全、運転法規、運転理論、鉄道車両、鉄道電気、信号線路等の学科講習を行います。

##### 視聴覚教室での学科講習

視聴覚教室でコンピューターグラフィックスによる支援教材（C A I）を活用して車両機器の構造、運転取扱い、運転理論、電気磁気の学科講習を行います。

##### シミュレーター教習

運転準備、運転姿勢、指差確認称呼、列車の操縦を体感し技能講習に備えます。

##### 車両教習

実際の車両を使用して、出庫点検、始発点検、故障処置、事故が発生したときの処置手順の教習を行います。

##### 運転技能講習

教導運転士から、担当線区の線路状態と信号機の位置、運転技術の習得など、運転士としての資質と責務の重大さを学びます。



専用教室の様子



視聴覚教室の様子



シミュレーターの概観



車両教習の様子



運転技能講習の様子

## 5-5 緊急時対応訓練

名古屋鉄道では、緊急時に対応するため様々な訓練を実施しています。

### (1) 総合事故復旧訓練

平成19年11月27日、常滑線 大江駅構内において、地震災害を想定した避難誘導訓練及び列車脱線事故復旧訓練を約250人の社員が参加して実施いたしました。

訓練の内容は、列車無線からの緊急地震速報による緊急停止 負傷者の救出・救護 案内放送及びお客さまの避難誘導 事故現場における通信網の確保 情報の収集と連絡 復旧作業（土木・車両・電気関係） 指揮命令系統の確認です。



お客さまの避難誘導



復旧作業（土木）



復旧作業（電気）

### (2) テロ事案対処訓練

平成20年3月13日、犬山線 柏森駅において、列車内における化学剤テロ事案を想定し、実際の車両を使用してお客さま等の避難誘導、被害者の救出、原因物質の識別及び除染等を名古屋鉄道、警察及び消防と合同で実施し、鉄道駅における化学剤テロ事案の対処方法と各機関との連携について確認しました。



お客さまの避難誘導



負傷者の救出



汚染場所の除染

## 5-6 鉄道テロ対策

名古屋鉄道では、鉄道テロ対策として、次のような取組みを実施しています。

### (1) 防犯カメラの設置

平成17年度に設置した名鉄名古屋駅をはじめ、現在6駅にテロ防止を視野に入れた防犯カメラを設置しており、今後についても計画的に設置する予定です。また駅集中管理システム導入駅にも、駅務機器管理用の監視カメラを設置しており、こちらについても防犯目的としての使用が可能です。



防犯カメラ

### (2) 「目に見える」巡回警備

主な駅に警戒腕章を配布しており、警戒巡回等を実施する際に着用することによって係員が警戒を行っていることを旅客に周知させ、テロの抑止効果を高めています。



警戒腕章

### (3) 不審物発見時等に係わる協力要請

不審物発見時の連絡協力依頼については、駅に掲出されたポスター並びに車両に設置された電光表示器により情報提供をお願いしております。また、列車内並びに駅構内においても連絡協力依頼の放送を行っております。



ポスター

### (4) テロ防止協力者ワッペンの着用

「目に見えるテロ対策」の一環として、駅構内の売店係員及び清掃係員がワッペンを着用すると共に、不審物を発見したり、お客さまからの情報提供を受けた場合は、直ちに当社係員へ伝えるよう依頼してあります。



ワッペン

## 6 お客さま、沿線の皆さまとともに

### (1) こども110番の駅

こどもを狙った犯罪の防止や安全な地域づくりなどを目的として、日本全国の鉄道事業者と共同で「こども110番の駅」の取組みを行っています。当社では終日駅員配置駅で「こども110番の駅」ステッカー及びポスターを掲出しています。同駅にこどもが助けを求めた場合、駅係員はこどもを保護し、こどもにかわって110番通報を行うなどの対応をとります。



「こども110番の駅」ステッカー

### (2) 踏切安全の日

踏切保安設備の充実や立体交差を推進し、踏切事故は減少傾向にあるものの事故は後を絶ちません。名古屋鉄道では毎月23日を「ふみきり安全の日」と設定し、主要踏切等において踏切事故防止の啓蒙活動を実施しています。



踏切事故防止の啓蒙活動

### (3) 名鉄でんしゃまつり

名古屋鉄道では、平成19年7月7日に、初めての大規模なご家族向け鉄道イベント「名鉄でんしゃまつり」を舞木検査場で開催いたしました。

当日は約3000人の方にご参加いただき、普段見ることのできない検査場内の見学やお子さまを対象とした「電車と綱引き」「運転台に乗車体験」などのイベントを開催し、当社の鉄道事業の取組みをご覧頂きました。



電車と綱引き



運転台に乗車体験

#### (4) 名鉄お客さまセンター

名古屋鉄道では平成16年10月に「名鉄お客さまセンター」を設置いたしました。各種のお問い合わせや、ご意見・ご要望についての窓口です。電車とバスの時刻・運賃、お乗り換えなどに関するお問い合わせへの対応のほか、お客さまからいただくご意見・ご要望などを、業務改善やサービスのさらなる向上につなげていく役割を担っております。

名鉄お客さまセンター	
営業時間	月曜日～金曜日 8時～19時
	土日祝(年末年始含む)8時～18時
電話番号	052-582-5151
FAX 番号	052-581-9270

メールでのお問い合わせ・ご意見につきましては名鉄ホームページ

<http://www.meitetsu.co.jp/>

の、「名鉄お客さまセンターのご案内」からご利用くださいますようお願いいたします。



平成 20 年 ( 2008 ) 9 月  
名古屋鉄道株式会社