

CSRレポート2014

わたしたちが目指すもの

わたしたちは、
進取の精神と誠実な企業活動により社会の発展に貢献し、
人々の信頼を得たいと願います。



目次

会社概要

トップメッセージ

特集 あべのハルカス…………… 4

I. 企業体制

- 1. わたしたちが目指すもの…………… 7
- 2. コンプライアンス…………… 8
- 3. リスクマネジメント…………… 9
- 4. コーポレートガバナンス／内部統制……………10
- 5. 人材活用……………11
- 6. 近鉄グループ経営計画(2010年度～2014年度)…13
- 7. 純粋持株会社制への移行……………15

II. 事業紹介

- 1. 運輸事業……………17
- 2. 不動産事業……………17
- 3. 流通事業……………18
- 4. ホテル事業……………18
- 5. 観光・レジャー事業……………19
- 6. スポーツ事業……………19
- 7. 文化事業……………20

III. お客様・地域とともに

- 1. よりよいサービス提供のために……………21
- 2. 鉄道事業の取り組み……………23
- 3. お客様への情報発信……………26
- 4. お客様・地域社会とのコミュニケーション…27
- 5. 株主・投資家のために……………28

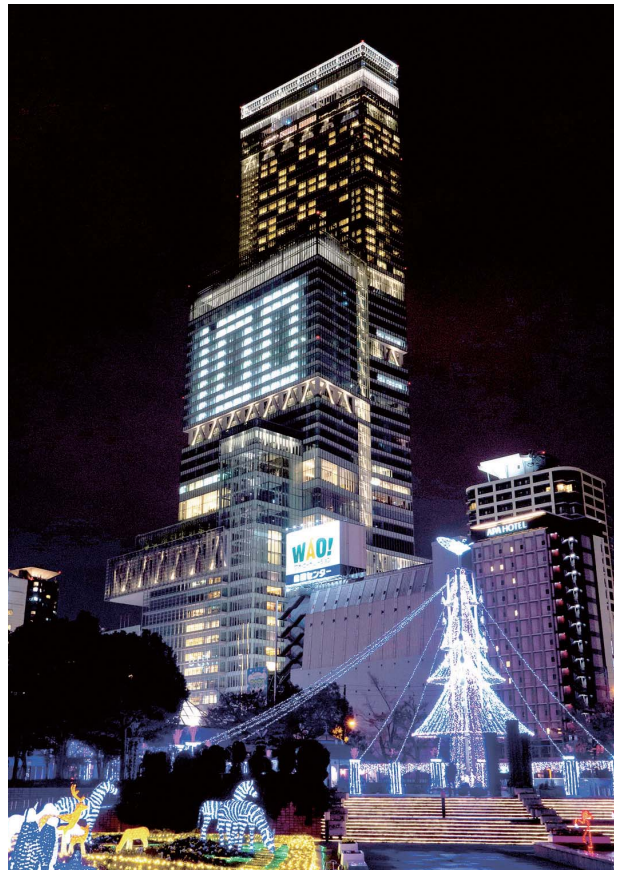
IV. 安全報告

- 1. 輸送の安全確保に関する基本的な考え方……………29
- 2. 安全管理体制と方法……………30
- 3. 事故・障害に対する報告……………31
- 4. 安全への取り組み……………32
- 5. お客様・沿線の皆様へのお願い……………40

V. 環境報告

- 1. 環境理念および環境方針等……………41
- 2. 外部認証・表彰等……………42
- 3. 環境負荷低減の目標・実績……………43
- 4. 省エネ・省CO₂の取り組み……………45
- 5. 資源・廃棄物の有効利用……………47
- 6. 生物多様性に関する取り組み……………48
- 7. 環境啓発活動……………49
- 8. 環境関連法規への対応……………49

特集 あべのハルカス……………50



あべのハルカス 壁面カウントダウン

編集方針

○報告内容範囲

当社が企業の社会的責任として取り組んでいる企業活動、安全推進活動、環境保全に関する報告を中心に掲載し、経済活動およびその実績の詳細については開示資料およびホームページに掲載しています。

○作成指針

以下のガイドライン等を参考にしました。

国土交通省鉄道局

「鉄軌道事業者による安全報告書の作成手引き」

環境省

「環境報告ガイドライン2012年版」

「環境会計ガイドライン2005年版」

日本民営鉄道協会

「民鉄事業会計ガイドライン2008年版」

○数値データ 集計対象期間

2013年4月1日～2014年3月31日

○対象範囲

数値データについては、当社(単体)を対象とし、取り組みについては、グループ会社や、2014年度の取り組みも一部紹介しています。

※可能な限り収集データには精度を求めましたが、一部推計として集計しているものもあります。

○本報告書は鉄道事業法第19条の4に定める安全報告書を兼ねています。

IV. 安全報告

「お客様の安全を最優先します」という方針のもと、より安全・安心な鉄道を目指して、ソフト面・ハード面で様々な取り組みを実施しています。

1. 輸送の安全確保に関する基本的な考え方

「安全最優先の意識」の徹底

企業活動の基本となる「企業行動規範」において、「お客様の安全を最優先します」と定めています。更に全ての事業活動において、役員、社員の一人ひとりが安全に対する意識を高く持ち、それぞれの業務に取り組むため、2006年7月に「安全方針」を制定しました。

安全方針

事業を行ううえで、第一にお客様の安全を考えると強い意志を改めて示すとともに、無事故を目指して行動すべき項目を定めています。

安全方針

お客様や地域の皆様の安全・安心を確保し、信頼される企業として社会の発展に貢献していきます。

近鉄グループでは、本方針を達成すべく、以下の各項目を念頭に、4つのコア事業(鉄道、不動産、流通、ホテル・レジャー)を中心に各事業において安全性向上に積極的に取り組んでまいります。

1. 事業活動においては、お客様の安全確保を第一に考えます。
2. 安全確保のため、日頃から危険要素の排除に努めます。
3. 常に安全意識を高く持ち、社会の変化に対応しつつ確固とした体制を目指します。
4. 万が一事故・災害が発生した場合には、お客様の救護を最優先に行い、他の機関と連携協力を密にし、被害の拡大防止、適切な情報開示、早期復旧に全力を挙げます。
5. 安全に関する教育、訓練、研修等を適時適切に実施します。

安全目標(鉄道事業本部)

2014年度

- 当社責任によるお客様の死傷事故を発生させない
- 踏切障害事故などの鉄道運転事故を削減する

安全重点施策(鉄道事業本部)

2014年度

<予防>

◆さらなる安全を目指して

- ①事故・「事故の芽」情報を活用した事故の未然防止
 - ・触車事故防止(お客様の動静注視・注意喚起、基本動作の励行)
 - ・「事故の芽」情報等の収集・活用の継続
- ②安全管理体制の強化
 - ・運行安全ヒヤリ・ハット、社員の気付き検討チームの充実・強化
 - ・運輸安全マネジメント教育態勢の拡充
- ③安全投資の推進
 - ・立体交差化工事の推進
 - 奈良線八戸ノ里・瓢箪山間連続立体交差化工事
 - 名古屋線川原町駅付近連続立体交差化工事
 - 名古屋線伏屋駅付近立体交差化工事
 - ・耐震補強工事の推進
 - ・総合指令計画の推進
 - ・非常通報装置の整備の推進

<対処>

◆事故・災害発生に備えて

- ①異例事態に対応できる能力の向上
 - ・異例事態への備えの強化
 - ・事業継続マネジメント(BCM)の推進

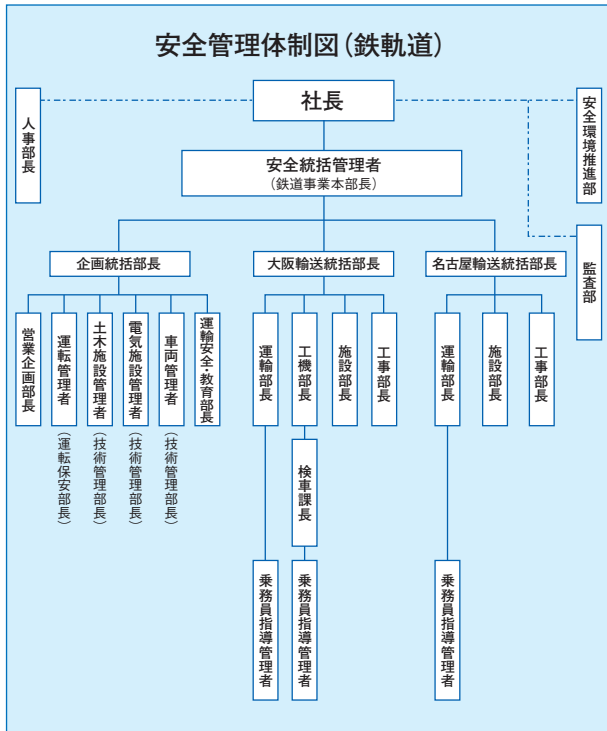


社長による現業職場巡視

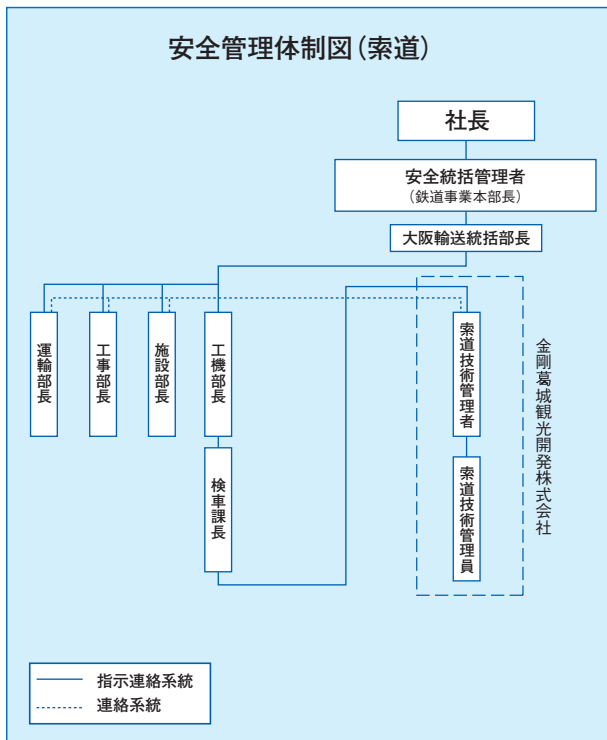
2. 安全管理体制と方法

安全管理体制

2006年10月に鉄道事業法等の一部を改正する法律の施行に伴い、輸送の安全の向上を目的として、安全管理規程を制定しました。同規程では、輸送の安全を確保するための基本方針を示すとともに、鉄軌道および索道の安全を統括する安全統括管理者を定め、鉄軌道・索道事業の各分野における安全の確保に関する責任者の役割、権限などを定めています。



(2014年7月現在)



(2014年7月現在)

安全管理方法

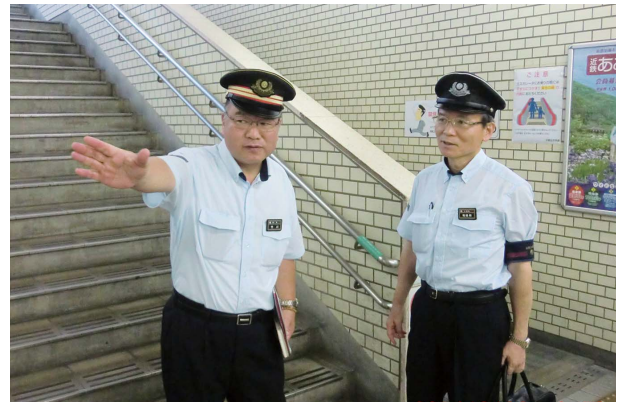
安全を確保するために様々な社内制度を設けており、各分野において安全性向上のための方針の決定や取り組みの審議を行っています。

①安全推進委員会の開催

「安全推進委員会」を開催して、安全方針に基づく「安全重点施策」等の見直しを図っているほか、事故・自然災害などに関する事項を総合的に審議して、有効適切な対策を検討しています。

②現業職場巡視

社長をはじめ、安全統括管理者(鉄道事業本部長)および鉄道部門管理職などは適時、鉄道の安全を支える現場を巡視し、現場の取り組み状況を確認するとともに、輸送の安全の確保などについて意見交換を行い、安全管理の確認を行っています。



安全統括管理者による毎月の現業職場巡視

③事故、「事故の芽」情報の活用

実際に発生した事故の原因調査や再発防止対策の樹立のほか、事故に繋がる恐れのあるインシデントや輸送障害の原因や対策を情報共有するとともに、社員が体験した「運行安全ヒヤリ・ハット」や「社員の気付き」などを集めるしくみを職場に導入し、「事故の芽」の抽出に努めています。さらに、抽出した「事故の芽」情報の具体的な事象を資料化し、教育教材として使用したり、分析結果を設備投資計画に反映することにより、事故の発生防止に努めています。

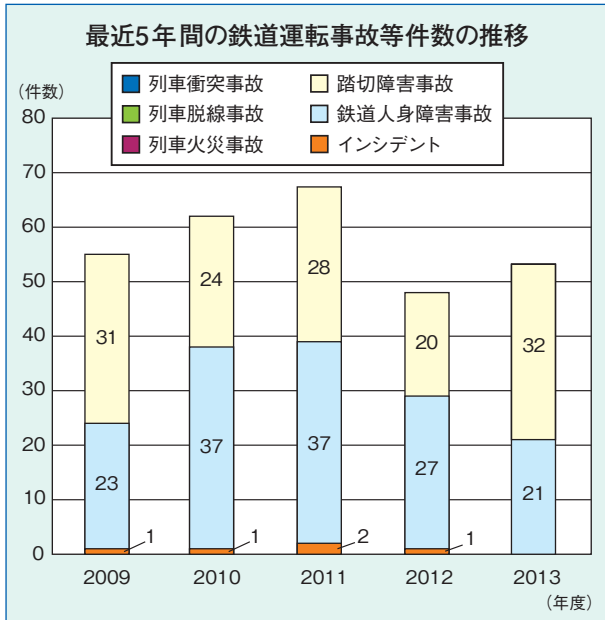
④内部監査の実施

運輸安全マネジメントの一環として、年一回各職場(経営中枢、経営管理部門、事業実施部門、現業職場)の内部監査を実施し継続的な安全性の向上を図っています。

3. 事故・障害に対する報告

2013年度に発生した鉄道および索道の事故等については、鉄道運転事故は53件（踏切障害事故32件、鉄道人身障害事故21件）、輸送障害（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）は28件ありましたが、インシデント（鉄道事故等が発生するおそれのある事態）および索道運転事故は発生していません。

鉄道運転事故等



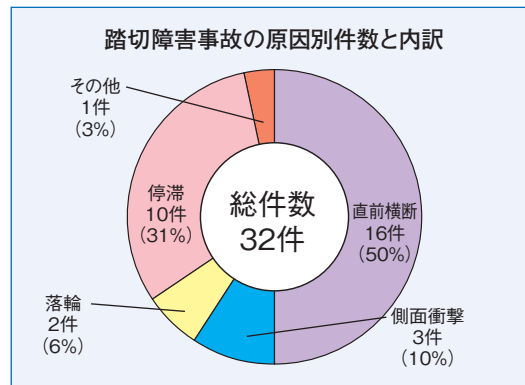
精神訓話および事事故例研究

新入社員教育の一環として精神訓話および事事故例研究を実施し、人命を預かる責任ある仕事であることや、些細なミスが大きな事故につながることを認識し、責任感や当事者意識を醸成しています。

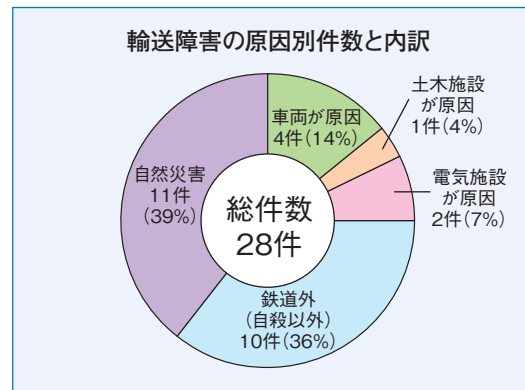
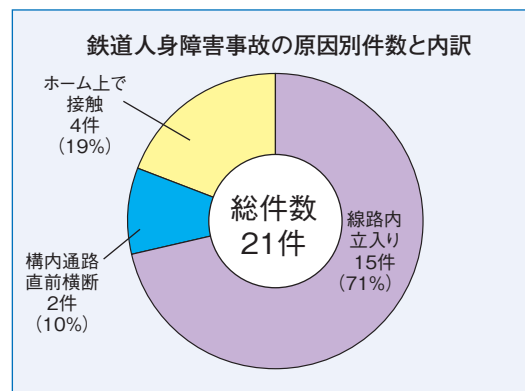


新入社員研修（東青山駅構内列車脱線事故現場）

2013年度に発生した踏切障害事故および鉄道人身障害事故の原因別件数を以下に示します。



停滞…踏切道において、交通渋滞等車の運転操作の誤り、自動車等の故障（落輪、エンストを除く）により、踏切道から進退が不可能になったため、列車等と衝突したものをいいます。



索道運転事故等

当社の葛城索道線（ロープウェイ）で最近5年間、索道運転事故等は発生していません。

運輸安全マネジメント社内表彰

事故の未然防止に顕著な効果が認められる「事故の芽」情報（運行安全ヒヤリ・ハット、社員の気付き）を報告、または「事故の芽」情報に基づく事故防止対策に尽力し、輸送の安全確保に顕著な貢献があったと認められる社員または職場に対して表彰を実施し、輸送の安全の確保に関する報告内容の充実を図り、お客様の安全最優先の原則を社内に醸成しています。

4. 安全への取り組み

駅における安全対策

①ホームからの転落防止対策

内方線付き点状ブロック

ホームの縁端を警告する「黄色い線」(点状ブロック)は全駅整備済みですが、さらにホームの内方を判別するための内方線の整備を進めています。2013年度末現在65駅を整備しています。今後、利用者1万人以上の駅を中心に順次整備していく予定です。

ホーム先端の注意表示

ホームからの転落事故を防ぐため、一部の駅においてホーム先端に注意表示を施しています。

足下灯

電車とホームの間が大きく空いている箇所では、足下を照らして、お客様に注意していただくよう蛍光灯やLED灯を設置しています。



内方線・ホーム先端の注意表示

足下灯

車両連結部の転落防止用外幌そとほろ

お客様が、ホームと車両連結部の隙間から転落するのを防止するため、車両連結部分への取り付けを進めており、2013年度末までに全車取り付けが完了しました。

また、一部の車両では車両連結部において案内音声を流し、注意喚起を図っています。



転落防止用外幌

終端駅における転落防止柵

終端駅においてお客様の転落を防止するための固定柵の整備を進めています。2013年度末現在4駅を整備しています。

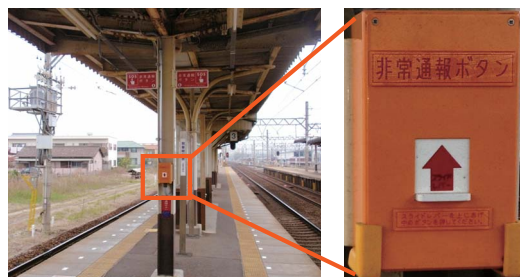


転落防止柵

②ホーム下転落時における事故防止対策

非常通報装置

ホームにおいて、お客様が線路へ転落されるなど、不測の事態が発生した場合、ホームに設置した非常通報ボタンを押して乗務員に異常を知らせるものです。列車との接触事故を少なくする目的で、2013年度末現在162駅に設置しています。今後も順次設置を進める予定です。



非常通報装置

非常通報ボタン

ホームステップ・ホーム下の待避スペース

ホームにおいて、お客様が線路に転落された場合の安全対策として、ホーム下の待避スペースの確保、あるいはホームに昇るステップを、2013年度末現在116駅に設置しています。



ホームステップ



ホーム下待避スペース

転落検知マット

お客様がホームから転落された場合に、ホーム下に敷設したマットで感知し、乗務員に異常を知らせる装置で、2013年度末現在3駅に設置しています。



転落検知マット

テロ対策

防犯カメラの設置

防犯対策として、主要駅に防犯カメラを設置し、録画しています。



防犯カメラ

保守・点検における安全対策

①車両の点検・整備

安全に列車を運行するため、車両は車庫での日常点検・整備のほか、定期的に検修車庫で、分解・点検・整備を実施しています。

列車検査

10日を超えない期間ごとに、主要部分を検査しています。



ヘッドライト、標識灯等の点灯状態の検査



パンタグラフの検査



台車・ブレーキ装置の検査

状態機能検査

3ヶ月を超えない期間ごとに、車両の状態および機能について在姿状態で検査しています。



車掌スイッチの検査



制御装置の検査



車内蛍光灯の検査

※その他、定期的に、主要部分を取り外して検査を実施しています。

出庫に向けて

お客様に気持ちよく乗車いただけるよう整備します。

出庫点検

機器および設備の動作・状態を確認し、出庫します。



車体洗浄機で、車両の汚れを落とします。



車輪の踏面形状を整えます。



パンタグラフ上昇確認

葛城索道線の保守点検



支索(ロープ)の検査



えい索(ロープ)の検査



誘導滑車の検査



位置検出装置の検査

②線路の点検・整備

快適な乗り心地を維持するために、線路のゆがみを適宜補修しています。周辺にお住まいの方のご理解ご協力のもと、安全快適な線路を実現しています。



点検作業の様子

レール探傷車

レール探傷車により、定期的に検査を実施し、レールの傷の早期発見に努めています。



レール探傷車

高速軌道検測車

高速軌道検測車により、定期的に線路のゆがみを検査しています。



高速軌道検測車

③電気設備の点検・整備

電車は、変電所から架線を通った電気が供給されなければ動くことができません。また、信号機や踏切が正常に動作しなければ、電車は安全な走行をすることができません。そこで、変電所や架線、信号機や踏切の点検を行い、悪いところがあれば整備を実施し、安全な運行ができるよう設備を維持しています。



変電所設備保守点検



変電所設備保守点検

電気検測車「はかるくん」

安全に列車を運行するため、ATS地上子の検査や、電車線の磨耗の状況等を電気検測車「はかるくん」によって測定しています。はかるくんには、架線検測装置、ATS地上子測定装置、列車無線電界強度測定装置等が積載されており、昼間に高速で走行しながらの測定が可能であり、作業の大幅な効率化を実現しています。



電気検測車

踏切道における安全対策

関係自治体と協力して、立体交差化や踏切道の統廃合等によって、踏切の解消に努めています。その結果、1970年には1953箇所あった踏切道は、2013年度末現在1369箇所に減少しています。また、踏切道内での異常を知らせる踏切支障報知装置の設置もあわせて進めています。

踏切道解消の推進

奈良線八戸ノ里・瓢箪山間、名古屋線川原町駅付近と名古屋線伏屋駅付近などで立体交差化工事を行っています。なお、奈良線八戸ノ里・瓢箪山間については2014年9月に高架線に切り替わり、踏切道9箇所が廃止されました。



奈良線八戸ノ里・瓢箪山間連続立体交差化工事（東花園駅）

踏切支障報知装置の設置

踏切事故を防止するため、踏切道内に侵入した自動車などを列車に報知するために、踏切障害物検知装置や押ボタン式踏切支障報知装置を設置して運転保安度の向上を図っています。



踏切障害物検知装置



押ボタン式踏切支障報知装置
非常ボタン

全方向踏切警報灯の設置

踏切を通行する歩行者や自動車等を運転する方への視認性向上のために、全方向踏切警報灯を、2013年度末現在で99踏切に設置しています。今後も踏切の形態等を考慮し、状況に応じて設置を進めます。



全方向踏切警報灯

列車運行における安全対策

ATS（自動列車停止装置）・ATC（自動列車制御装置）の導入

運転保安度の向上を図るため、当社独自のATSをけいはんな線を除く全線に、ATCを大阪市営地下鉄との相互直通運転に合わせ、けいはんな線に使用しています。

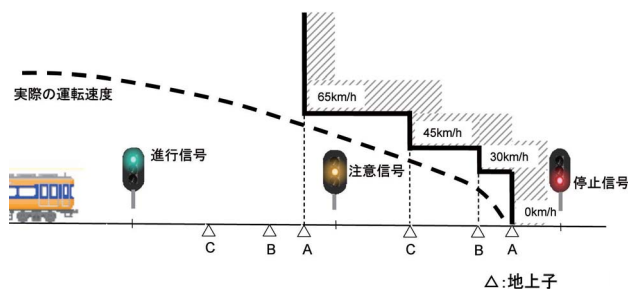
ATSとは、軌道間に設置した地上子から車上装置に速度制限情報を送信して、列車の速度が照査速度を超えた場合に、自動的に列車を停止させる装置です。

ATCとは、走行レールに連続的に制限速度の情報を流して車上装置で受け、速度超過の場合に列車を自動的に減速、停止させる装置です。

信号機と連動するATS

地上子から信号機の現示に応じた速度制限情報を車上装置に送信し、連続的に列車の速度を監視します。列車の速度が照査速度を超えると、直ちに非常制動が自動的に動作します。

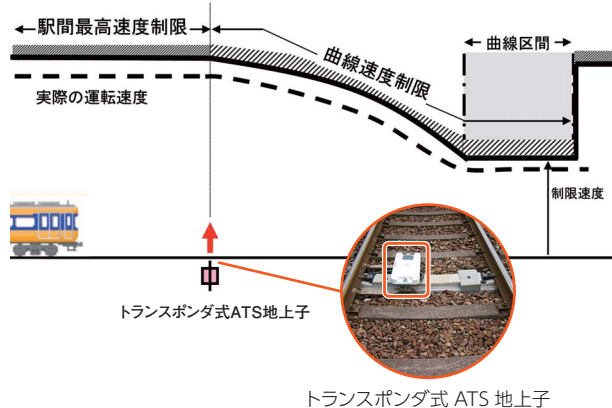
信号現示と制限速度の関係は下図のとおりです。



線路条件（曲線、分岐等）に対するATS

曲線および分岐等の速度制限区間に進入しようとする列車に、地上子から速度制限情報を車上装置に送信し、列車の速度を監視します。列車の速度が照査速度を超えると、直ちに非常制動が自動的に動作し、速度制限区間に進入する時には、所定の速度以下に列車を減速させます。

曲線区間における速度制限の例を下図に示します。



その他用途のATS

上記のATSのほか、上り勾配の駅に停車する列車の後退を防ぐもの、踏切に近接した駅や終端駅で列車の過走を防止するもの、待避・入換線のある駅などで誤出発を防止するものなど、様々なATSを設置しています。

列車運行管理システム

運転指令業務の近代化と信号扱いの自動化を目的とした列車運行管理システムを導入し、現在は、ほとんどの線区で運用しています。このシステムでは、列車運行状況の監視・ダイヤ管理・運転整理のほか、各駅の進路制御・案内制御などを行っています。このほか、生駒線、田原本線においては、PTC（プログラム式列車運行制御装置）方式やARC（自動進路設定装置）方式により運行管理を行っています。



名古屋運転指令室

運転士支援システム

GPS技術を利用して列車の位置特定を行い、その位置情報により、音声や発光表示等の方法で運転士に対し運転支援（注意喚起）を行う運転士支援システムを、近鉄車両エンジニアリング(株)と共同開発しました。

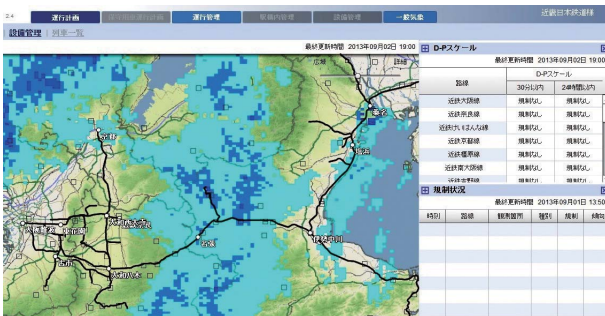


運転士支援システム（GPS Train Navi）

降雨対策

雨量システム

法面災害に対する運行安全のため、降雨量に応じた運転規制を行っています。このため、沿線各地に雨量計を設置するとともに、他の雨量情報も収集して、局地的な大雨にも対応可能なシステムを導入しています。



雨量システム

強風対策

風向風速計

強風時に列車の運行規制を行う際の参考として、風向および風速を計測する装置で、発信器は、駅、橋梁、高架区間などの強風区間に設置しています。

風速が毎秒25メートル（一部線区では15メートル）程度となった場合は列車の出発を見合せ、通過列車は停止させる処置をとります。



風向風速監視システム画面



発信器

火災対策

列車に火災が発生した場合

列車乗務員は、走行中の列車に火災が発生した時は、直ちにパンタグラフを降下し、地形を考慮（トンネル内、橋の上等は避ける）して停止し、お客様を火災発生車両以外の安全な車両に移動していただくなどの安全を図り、速やかに消火にあたります。



地下トンネル列車火災訓練（近鉄名古屋駅）

地下駅における火災対策

「地下鉄道の火災対策の基準」に対しては、対象となる5駅について、自家用発電機、階段防火区画等の整備を実施しており、2015年度に完了する予定です。



階段防火区画のシャッターと耐火スクリーン（白色）を下ろしている途中



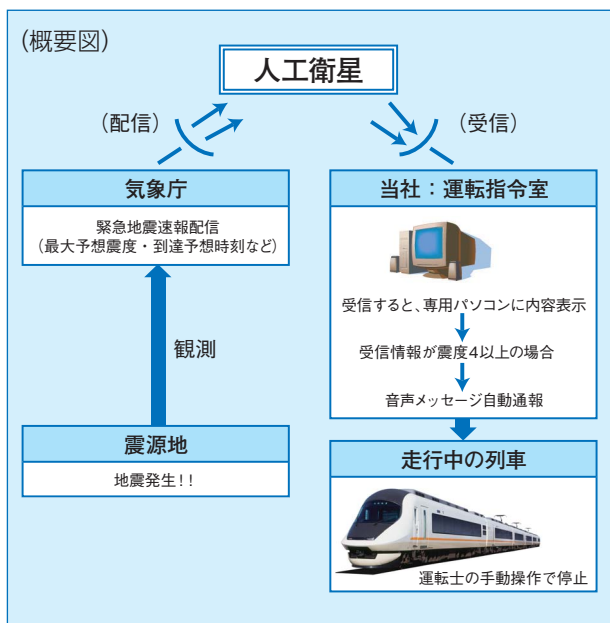
シャッターと耐火スクリーンを下ろした状態

地震・津波対策

緊急地震速報システム

地震が発生した場合、気象庁の地震観測網から得られた地震発生情報を即座に走行中の列車に伝達する「緊急地震速報システム」を導入しています。

このシステムは、地震の大きな揺れが到達する数秒～数十秒前に気象庁より配信される緊急地震速報データ（大きな揺れが到達するまでの時間や規模等の情報）を運転指令室において受信し、走行中の列車に対して音声メッセージを自動的に通報することにより、被害の最小化を図るものです。



地震計システム

地震発生時、走行中の列車に対して的確な指示を行うため、鉄道沿線の13箇所に設置した地震計を用いて上本町、東生駒、天王寺、名古屋の各運転指令室で必要とする箇所の震度情報を収集し、地震警報表示盤で表示および警報を鳴動させます。この情報をもとに、震度4以上の地震が発生したときは、自動的に指令無線により、運転指令室から走行中の列車に対して停止指令を通報できるよう、地震情報通報装置も設置しています。なお、気象庁の震度発表後は、それにより運転規制を行います。



地震警報表示盤

南海トラフ地震に備えて

大規模地震災害を含む異例事態が発生した場合の全社体制を定め、お客様の救護、被災箇所の早期復旧と事業継続を図ります。

特に、南海トラフ地震に対しては、南海トラフ地震に係る地震防災対策の推進に関する特別措置法に対応し、「南海トラフ地震防災対策計画」を策定しています。これらに基づき全社員が連携して対応する手順を定めたマニュアルを整備し、適宜、教育・訓練を実施することにより大規模地震に備えています。

東海地区における津波対策

三重県・愛知県内の路線では、津波が襲来した場合、お客様と当社係員を津波被害から守るため、自治体が作成した津波浸水予測図等を参考に、「津波発生時の緊急避難場所地図」を作成し乗務員等へ配布しています。

この地図には、公共避難所および当社が定めた緊急避難場所、それぞれの避難場所の標高、避難場所への経路を記載しています。また、お客様の避難誘導を円滑に行えるよう、線路内に避難方向を示す、緊急避難誘導標（指示標・終端標など）を設置しました。



関西地区における津波対策

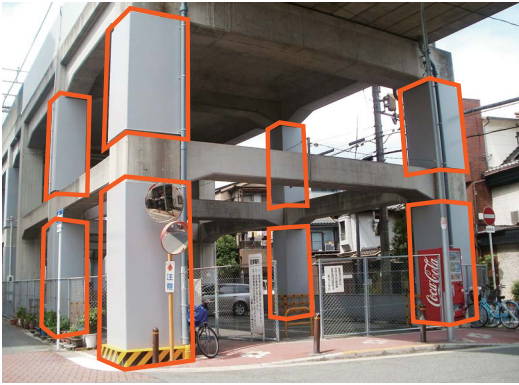
地下線のうち大阪難波駅～近鉄日本橋駅付近までが浸水することを想定して、列車や駅からの避難計画を策定しています。本計画では、お客様を地下で接続するビルや地上に誘導します。

帰宅困難者対策に関する協定（京都市）

大規模災害発生時の京都駅周辺における帰宅困難者について、緊急避難広場や一時滞在施設、避難誘導への協力について、当社を含む鉄道会社、ホテル等の周辺施設と京都市が、2014年3月、帰宅困難者対策に関する協定を締結しました。

高架橋および駅舎の安全性向上

国土交通省の通達に基づき、計画的に高架橋や駅舎の耐震補強を進めています。



高架橋 耐震補強工事

避難はしごの車両への搭載

事故・トラブル等により駅間で長時間停車した場合に、お客様に安全に降車していただくために、避難はしごの車両への搭載を進めています。(一部線区を除く)



車内搭載の様子

組み立て後の避難はしご

救助訓練 (葛城索道線)



搬器からお客様を救助する訓練を、毎年実施しています。

索道線の救助訓練

拠点駅参集訓練

勤務時間外に震度6以上の地震が発生した際に、上司と連絡が取れない時は、定められた拠点駅で勤務するために、自宅から拠点駅までのルート、徒歩または自転車等で実際に確認します。



拠点駅参集訓練

事故・災害に対する緊急時対応訓練

異例事態対応訓練、事故・災害総合訓練、防災訓練の3種類の訓練を毎年実施しています。

異例事態対応訓練

大規模災害発生の際、全社体制で情報を的確かつ迅速に伝達し、適切な初動体制を構築することを目的としています。



異例事態対応訓練 (本社)



異例事態対応訓練 (現地対策本部)

事故・災害総合訓練

地元の警察署、消防署と協力して、事故発生時のお客様救出等の訓練を行っています。



事故災害復旧訓練 (名古屋地区)

防災訓練

駅などにおいて、防災訓練を実施しています。



JR東海との合同地震津波訓練 (津駅)

社員教育

運転士の養成

国土交通省指定の「動力車操縦者養成所」において、約9ヵ月におよぶ学科講習および技能講習を行い、運転士の養成を行っています。各講習後は、試験を実施し、合格者を決定しますが、運転士となった後も定期的に「知識」、「技能」、「適性」の確認を行い、運転士としての資質の管理を行っています。

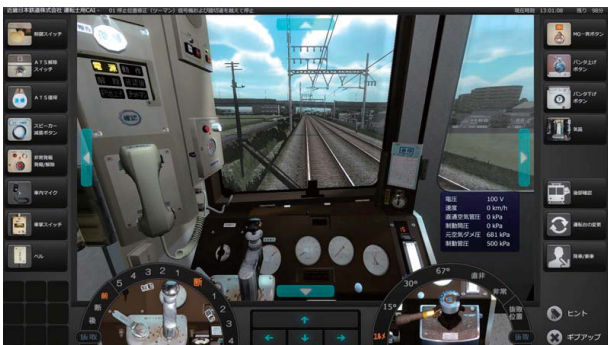
運転士養成学科講習の教材として、模擬車両の運転機器操作を体感するシミュレータ装置を、西大寺教習所および白塚教習所に導入しています。この装置は、種々の異例時の効果的な模擬体験が可能で、異例時対処能力向上に役立っています。



シミュレータ装置運転台

CAI (コンピュータ支援教育) 教材

運転士が実車では体験することが難しいトラブルなどをパソコン上に再現させ、模擬的に体験し、正しい判断、正しい行動がとれるよう知識・技能の向上を図る教材です。



CAI教材 画面写真

技術係員対象の夏期講習会の開催

毎年8月から9月にかけて、保線、電気、車両の各係員に対して、安全運行を確保するための知識・技能の向上と、各規程の変更や新システム等を含めた教育を行っています。



技術係員対象の夏期講習会

安全環境推進講演会の開催

安全意識の高揚と全社員のスキルアップを図るため、当社の役員、管理・監督職とグループ会社の管理職あわせて約300名を対象に、2014年2月に「プロから学ぶ防災対策および災害発生時の救助・救援活動」と題した講演を実施しました。



安全環境推進講演会

安全への投資

安全投資実績と計画

鉄道安全関連設備の投資として、2013年度には128億円を投入し、高架化、耐震補強、踏切保安設備、変電所機器等の更新改良工事、軌道整備、防災対策等様々な安全対策を行っています。2014年度も安全関連設備の投資として151億円を予定しています。

	鉄道事業設備投資	うち、安全関連設備投資
2013年度実績	175億円	128億円
2014年度計画	230億円	151億円

事業継続

BCP (事業継続計画)

異例事態に対応できる能力の向上を目指し、BCP (事業継続計画) を策定しています。異例事態発生から、通常業務に復旧するまでに行う業務の優先順位と手順等を、あらかじめ整理し、迅速な事業復旧を目指すものです。当社はお客様の安全確保を第一とし、さらに公共的使命から鉄道事業の復旧を最優先に定めています。

DBJ BCM格付の最高ランク取得

(株)日本政策投資銀行(DBJ)が実施する、BCM (事業継続管理) 格付において、「事業継続への取り組みが特に優れている」と、2年連続で最高ランクを取得しました。BCM格付とは日本政策投資銀行が企業の防災・事業継続の取り組みを評点化し、優れた企業を選定するものです。



当社は、平成26年3月日本政策投資銀行(DBJ)よりDBJ BCM格付融資を受け、格付結果は「事業継続に対する取り組みが特に優れている」と評価されました。

5. お客様・沿線の皆様へのお願い

ホームでのお願い

- ①主要駅には、各所に非常通報ボタンを設置しています。もし、ホームから転落したお客様を認めるなど、何らかの異常を発見したときは、直ちに非常通報ボタンを押してください。
- ②線路の中にものを落としたときは、駅係員にお知らせください。絶対に線路内に立ち入らないでください。
- ③ホームを歩くときは、黄色い線の内側を歩行してください。



非常通報ボタン



ポスター

車内でのお願い

- ①電車は、やむをえず急停車することがあります。座席にお座りになるか、手すり・つり革におつかまりください。
- ②各車両には車内通報装置を設置しています。もし、車内で異常を発見したときは、車内通報ボタンを押すと乗務員に異常を知らせます。また一部の車両では、乗務員と通話する機能がついた通報装置を取付けています。
- ③ベビーカーをご利用のお客様は、混雑時は他のお客様へのご配慮をお願いいたします。また、走行中はベビーカーが突然動き出したり転倒する恐れがありますので、ストッパーをかけ手を離さないようご注意願います。



車内通報装置



車内通報装置（通話機能付）

踏切でのお願い

- ①警報機が鳴り始めたら、踏切道内に入らないでください。
- ②踏切道内において、車などが停止している等、異常を発見したときは、警報機付近にある非常ボタンを強く押してください。異常を列車に知らせるシステムになっています。



押ボタン式踏切支障報知装置

ロープウェイでのお願い

ロープウェイには、緊急の場合や係員に連絡したい場合に使用する無線機を設置しています。緊急の場合は、非常ボタンを押すと係員に異常を知らせることができ、また、通話ボタンを押すと係員と通話ができます。



非常発報装置

近鉄



※ユニバーサルフォントを使用しております。