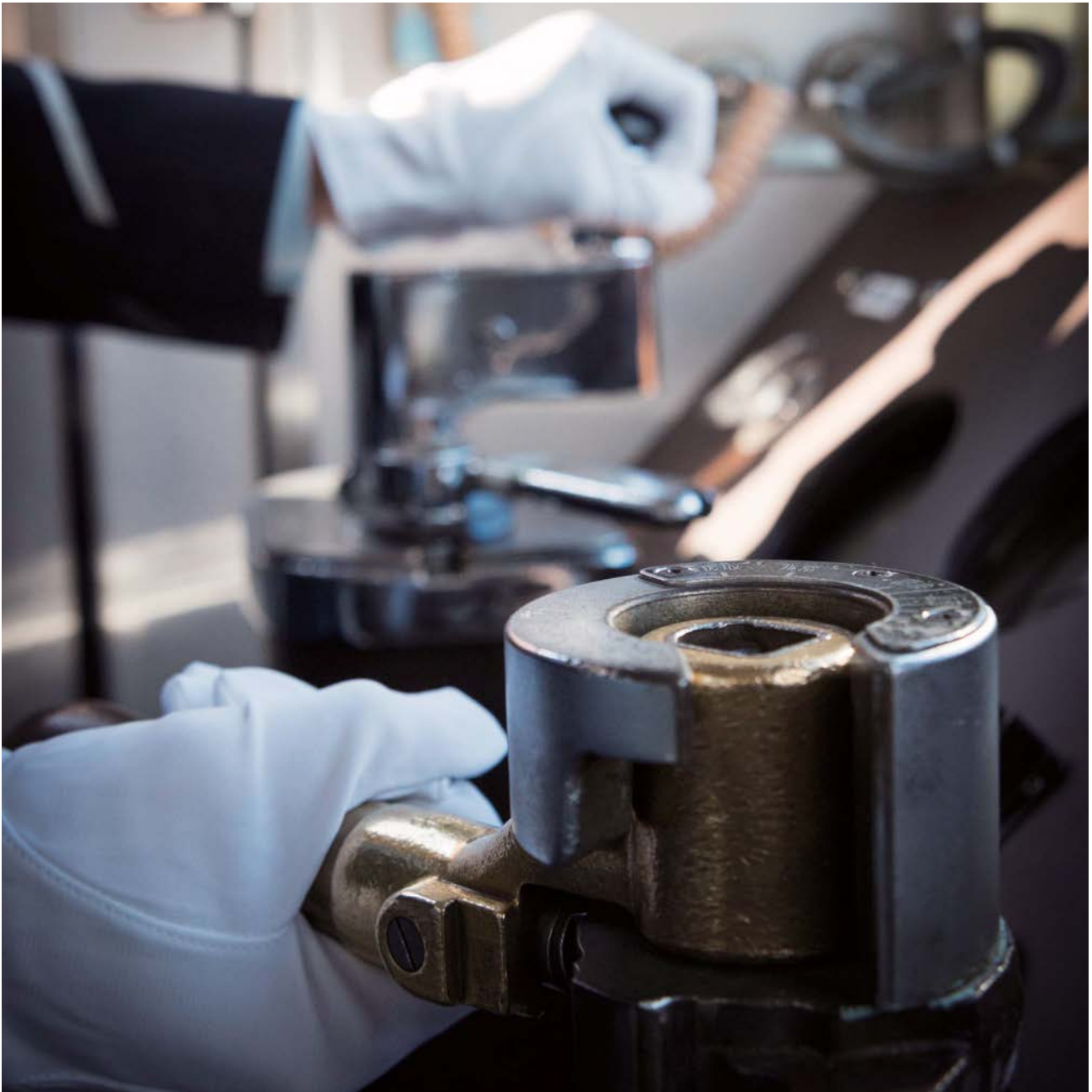


# 安全報告書 2017





目次	1
1. ごあいさつ	2
2. 輸送の安全確保に関する基本的な考え方	3
3. 安全管理体制と方法	5
4. 事故・障害の概要	7
5. 安全への取り組み(駅・車両)	8
6. 安全への取り組み(点検・整備)	10
7. 安全への取り組み(踏切道)	14
8. 安全への取り組み(列車運行)	14
9. 安全への取り組み(災害対策)	15
10. 安全への取り組み(訓練・教育)	18
11. 安全への取り組み(投資とBCP)	20
12. お客様・沿線の皆様へのお願い	21

## 社章について



円の内側の図形は、社名「近畿日本鉄道株式会社」の頭文字「近」と「人」の文字を圖案化して、社名を暗示するとともに「人の和」を表現したものです。

さらに、全体の図形は、コロナを発する日輪と転動ばく進する車輪をかたどった紋様図形です。

これは、当社が、内には「大和」の精神をモットーとし、外には太陽のように止まることなく、社会の繁栄に寄与するという高い理想と経営意図を表現したものにほかなりません。

## 1.ごあいさつ

いつも近畿日本鉄道をご利用いただき、誠にありがとうございます。

当社では、お客様に、安全に安心してご利用いただくため、さまざまな対策を実施しています。

2017年3月には、従来分散していた列車運行管理、車両運用、電力管理、夜間作業管理等に関する大阪地区の各指令所をワンフロアに集約した大阪総合指令室の本運用を開始するとともに、ダイヤ乱れ等の発生時に、ホームページや駅で迅速に運行情報を配信するため、新たに旅客指令を構築しました。指令業務に関わるすべての社員が同じスペースで仕事をすることで、適時的確な情報交換や連携が可能となり、輸送の安全確保の強化を図っています。

また、2017年度の安全重点施策の一つとして、ホームにおける安全対策に取り組んでいます。設備面では大阪阿部野橋駅への可動式ホーム柵の設置や、駅プラットフォーム内方線の整備を積極的に進めています。さらに、従来から実施している目の不自由なお客様に対するご案内に加え、可能な限りのお声かけや見守りも行うなど、全社員が一丸となってホームの安全対策を推進しています。

駅・運転・車両・施設のすべての鉄道従事員が協力して、長年築き上げてきた安全の風土を守りながら、さらにお客様が安心してご利用になれる鉄道を目指して日々改善を重ねていく。こうした地道な積み重ねがお客様の信頼に繋がり、地域の発展にも寄与するものと信じています。

本報告書は、鉄道事業法第19条の4に基づき、お客様に安心して目的地までご乗車いただくための取り組みや実態を皆さまに広く紹介するために作成し、公表するものです。今後の安全輸送の充実と発展を図るためにも、皆さまから率直なご意見・ご感想をお聞かせいただければ幸いです。

2017年9月



近畿日本鉄道株式会社  
代表取締役社長 和田林 道宜

## 2. 輸送の安全確保に関する基本的な考え方

安全方針、経営理念、企業行動規範を定め、全社員に携帯カードを配付して、社員一丸となって安全意識の向上を目指しています。

### 安全方針

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「安全方針」を制定しています。2015年4月の純粋持株会社制移行に伴い、安全・安心を第一義とした鉄道会社に相応しいものに改めました。

「運転安全規範綱領」に則り、みんなで協力して安全レベルのさらなる向上を目指します。

#### 運転安全規範綱領

1. 安全の確保は、輸送の生命である。
2. 規程の遵守は、安全の基礎である。
3. 勤務の厳正は、安全の要件である。

### 経営理念

「経営理念」は、当社の役員および社員が共有するべき目標です。「いつも」を支え、「暮らしの安心を支えます」に安全への決意を込めています。

### 安全方針

「運転安全規範綱領」に則り、みんなで協力して安全レベルのさらなる向上を目指します。

#### 運転安全規範綱領

1. 安全の確保は、輸送の生命である。
2. 規程の遵守は、安全の基礎である。
3. 勤務の厳正は、安全の要件である。

### 法令倫理指針

近畿日本鉄道株式会社は、法令や企業倫理の遵守に関する指針を以下のとおり制定します。

私たち役員・社員全員は、この「法令倫理指針」をよく理解して、その遵守に努めます。

また、経営をあずかる役員をはじめ組織の各責任者は、「企業行動規範」や「法令倫理指針」の実効性を確保するため、率先垂範のうえ、常に社内体制の整備を心がけます。

1. 法令遵守の徹底
2. 安全管理の徹底
3. 厳正な情報管理
4. インサイダー取引の禁止
5. 人権の尊重・差別の禁止
6. ハラスメントの禁止
7. 反社会的勢力・団体との関係拒絶
8. 会社財産の適切な取扱い
9. 接待・贈答の節度
10. 公正な取引関係
11. 知的財産の適切な取扱い
12. 業務運営の透明性確保

### 近畿日本鉄道株式会社

### 経営理念

「いつも」を支え、「いつも以上」を創ります。わたしたちは、誠実な企業活動により、暮らしの安心を支えます。わたしたちは、果敢な挑戦により、新たな価値を創出します。わたしたちは、多様な人々との協働により、社会に貢献します。

### 企業行動規範

- お客様の安全・安心を最優先します
- お客様に正確な輸送と快適な時間を提供します
- お客様の立場に立ち、お客様の心に響くサービスをお届けします
- 適切な情報提供を行い、お客様の信頼に応えます
- 常に時代の一步先を見すえ、お客様サービスや技術の革新に挑戦します
- 近鉄グループ各社と協力して、沿線価値の向上に努めます
- 環境保全に真摯に取り組みます
- 法令を遵守し、高い倫理を保ちます
- 社員がやりがいをもって仕事に打ち込み、能力や活力を発揮できる明るい職場づくりを進めます
- 反社会的勢力・団体とは一切の関係を持ちません

携帯カード

### 法令倫理指針

「法令倫理指針」は、当社が法令・企業倫理を遵守するために定めた具体的な指標で、法令遵守の徹底、安全管理の徹底など全12項目を設けています。社内研修等を通じて、社内での周知を図っています。

### 企業行動規範

「企業行動規範」は、「経営理念」で掲げた理念を企業の行動原則として具体的に列挙したもので、当社の役員および社員の行動の拠り所と位置づけています。「お客様の安全・安心を最優先します」をいちばん最初に掲げています。

### 安全目標 2017年度

○鉄道運転事故を削減する。

(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、鉄道人身障害事故をいう。)

○責任事故を発生させない。

(責任事故とは、鉄道運転事故のうち、鉄道係員・車両・鉄道施設に起因する事故をいう。)

### 安全重点施策 2017年度

#### 【事故の予防】

#### ◆さらなる安全を目指して

##### 1. 安全管理体制の強化

- (1) 運輸安全マネジメント教育の充実
- (2) 「事故の芽」情報の収集・活用
- (3) 安全確保のための具体的行動の実践
  - 目の不自由なお客様への声かけ・見守りの励行
  - 基本動作の遵守

##### 2. 安全投資の推進

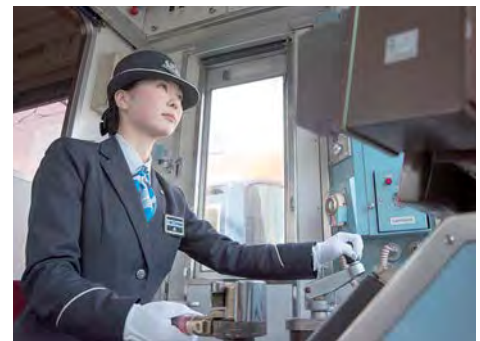
- (1) 立体交差化の推進
- (2) 耐震補強の推進
- (3) 可動式ホーム柵・内方線整備の推進
- (4) 運転士支援システム(GPS)更新
- (5) 扉誤扱い防止支援装置設置の推進

#### 【事故後の対処】

#### ◆事故・災害発生に備えて

##### 1. 異例事態対応能力の向上

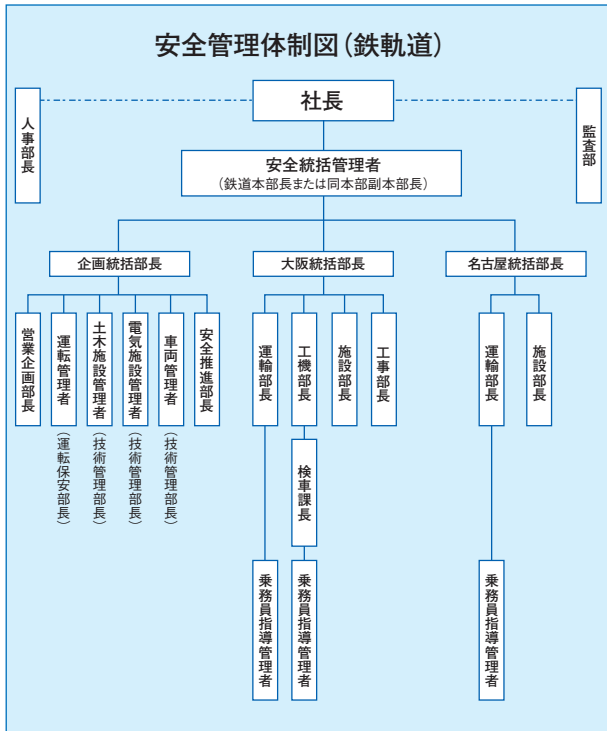
- (1) 異例事態対応の教育・実効性ある訓練の継続
- (2) テロ防止意識ならびにテロ対応能力の向上
- (3) 事業継続マネジメント(BCM)の確立と周知



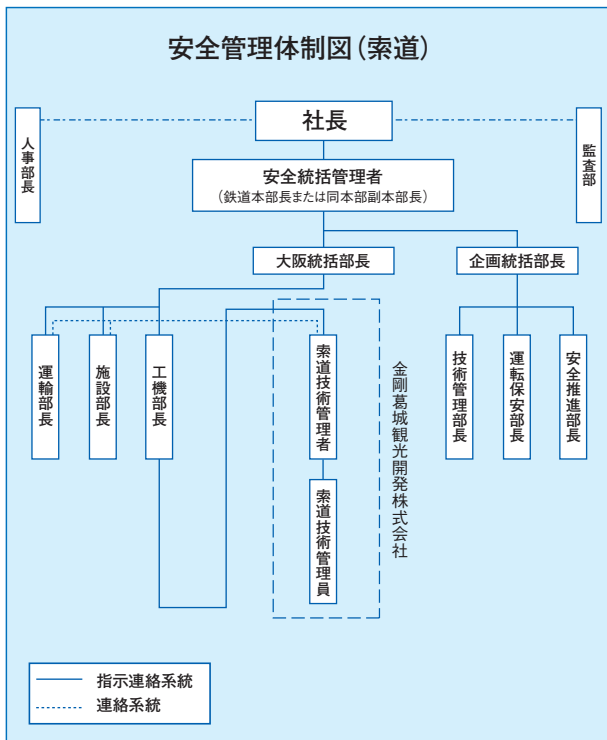
### 3. 安全管理体制と方法

#### 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。



(2017年7月現在)



(2017年7月現在)

#### 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。

#### 内部監査の実施

運輸安全マネジメントの一環として、年1回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。

#### 現業職場巡視

社長をはじめ、安全統括管理者(鉄道本部長)および鉄道部門管理職などは適宜、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。



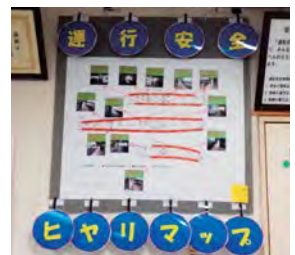
社長(右手前)による現業職場巡視



安全統括管理者(左)による現業職場巡視

#### 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の策定のほか、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「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」情報の抽出に努めています。さらに、抽出した「事故の芽」情報を共有化し、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。



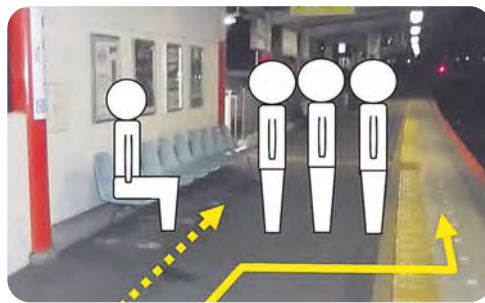
事故、「事故の芽」情報事例活用掲示物

### 3. 安全管理体制と方法

#### 「事故の芽」情報による改善例

##### 事故の芽①

二上駅上りホームで列車監視をしているとき、ホームにお客様が3人程並ばれると、ホーム中央付近にベンチが設置されているため、お客様の動線が遮断されてしまい、点字ブロックの外側を歩行するお客様が多数おられるので、危険であることに気付いた。



##### 対策

ホームに設置されているベンチの数を検討し、一部を撤去または移設することで、お客様がホームに複数並ばれても通行できるスペースを確保して、よりホームを広く使用できるようにしました。



##### 事故の芽②

2015年度に近鉄四日市駅構内で発生したエスカレーターでの転倒事象を分析した結果、高齢者のお客様や大きな荷物を持ったお客様が転倒されるケースが多かった。

##### 対策

エレベーターの位置がわかりやすいよう、エレベーター本体へ案内表示を行うほか、床面にエレベーターまでの誘導案内表示を設置するとともに、改札付近で高齢のお客様や大きな荷物を持ったお客様をお見掛けした際は、エレベーターをご利用いただくよう積極的にご案内したところ、取り組み前に比べてエスカレーターでの転倒事象が減少しました。



お客様にエレベーターの利用をご案内



案内誘導表示  
床面に案内誘導表示を行い、エレベーターに誘導できるよう改善

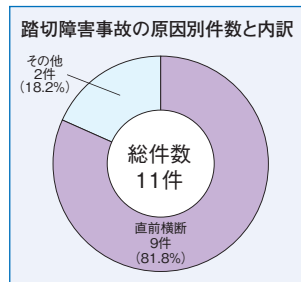
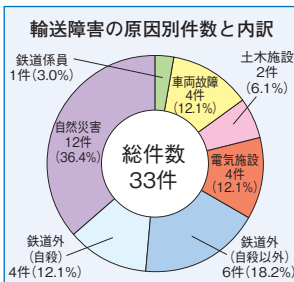
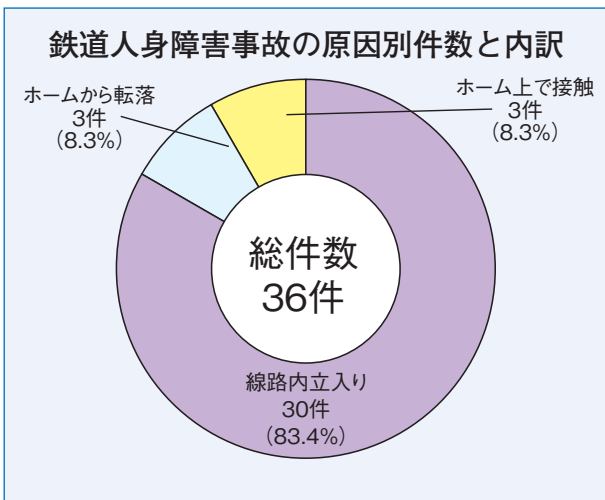
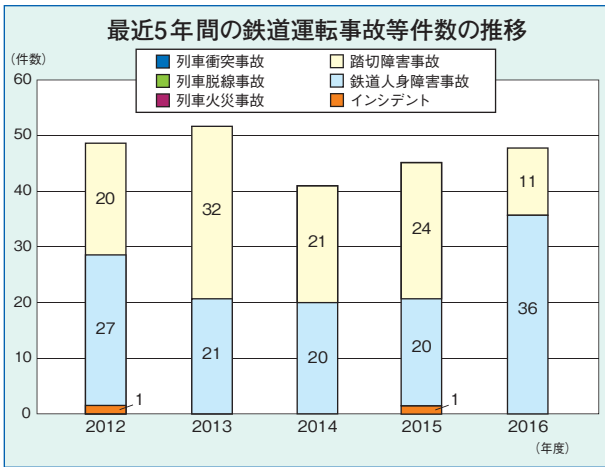


エレベーター

## 4. 事故・障害の概要

2016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47件（踏切障害事故11件、鉄道人身障害事故36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33件の発生がありました。インシデント（鉄道事故等が発生する恐れがある事態）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



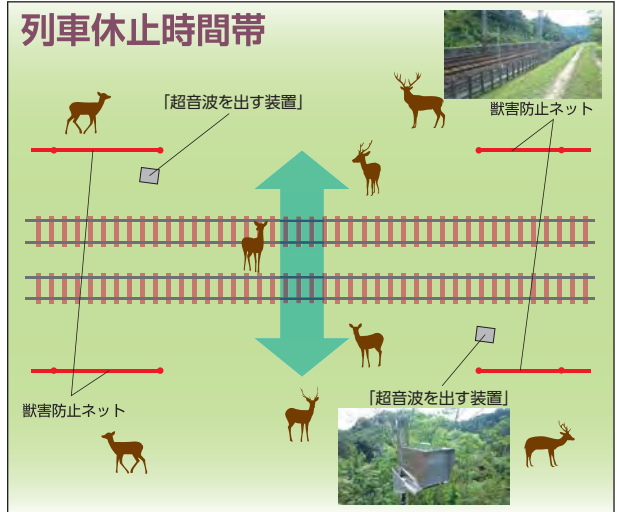
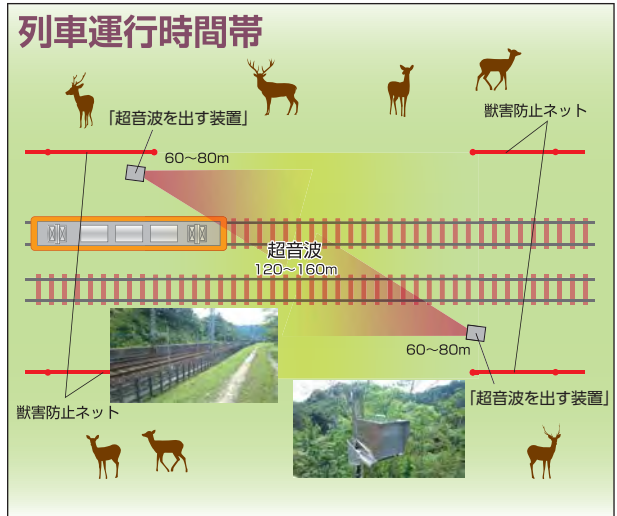
### 索道運転事故等

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

### シカとの接触による対策

当社では、年々増加するシカとの接触事故を防止するため、2016年度に「シカ踏切」を開発し、現在、大阪線西青山～東青山間、東青山～榊原温泉口間、榛原～室生口大野間の3エリアに導入しています。シカは、線路をはさんで存在する生息域を行き来しますが、線路周辺に「獣害防止ネット」を設置しシカが線路内に侵入するのを防ぎつつ、獣道に通じる一部区間はネットを張らずシカが線路を横断できるようにしています。その場所にシカが嫌がる「超音波を出す装置」を設置し、列車運行時間帯はこの装置を動作させることにより、シカが線路内に侵入することを防ぎ、列車が通らない時間帯は、装置を停止させ自由に線路内に侵入し横断してもらう仕組みで、「獣害防止ネット」がガードレール、「超音波を出す装置」が遮断機の代わりになります。シカを線路に「入らせない」のではなく、「安全に横断してもらう」という発想です。導入区間においては、2015年に46件、2016年は29件のシカとの接触事故がありました。導入後の接触事故は1件となっています。（2017年7月現在）

### シカ踏切のイメージ図





## 5. 安全への取り組み(駅・車両)

### ホーム柵の設置

2018年度を目途に大阪阿部野橋駅の一部ホームに可動式ホーム柵を設置する予定です。(2017年度に試験設置の予定)

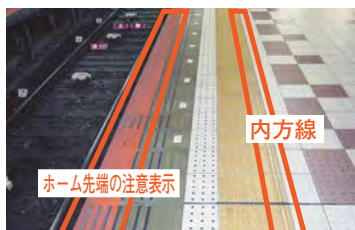


### ①内方線付き点状ブロック

ホームの縁端を警告する「黄色い線」(点状ブロック)は今年度で全駅整備予定ですが、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。利用者1万人以上の駅を中心に順次整備しています。

### ②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。



### ③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、順次設置を進めています。



### ⑧ 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。



### ④ホームステップ

### ⑤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設置しています。



ホームステップ



ホーム下の待避スペース

### ⑥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。



### ⑦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、曲線ホームの多客駅に設置しています。



### 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ています。



## 5. 安全への取り組み(駅・車両)

### 車内の安全設備

車内に消火器、車内通報装置等を設置しています。



### 携帯型放送装置(多言語対応)

携帯型放送装置(多言語対応)は、日本語、英語での放送を基本として、中国語、韓国語の放送も搭載されています。同装置は行先、停車駅案内のほか、どちらの扉が開くかなどの情報提供も行っているため、担当車掌は入駅前に車側の安全確認に専念できるなど業務の軽減につながり、「安全・安心」の確保に役立っています。



携帯型放送装置端末(多言語対応)



車掌室で放送用のプラグと接続して使用

### 避難はしごの車両への搭載

事故災害・トラブル等により駅間で停車した場合等に、お客様に安全に降車していただくため、避難はしごを搭載しています。



組み立て後の避難はしご

### 車両連結部の転落防止用外幌等そとほろ

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、車両連結部に取り付けています。

また、転落防止用外幌を取り付けできない先頭車両同士の連結部においては、一部の車両で案内音声を流し、注意喚起を図っています。

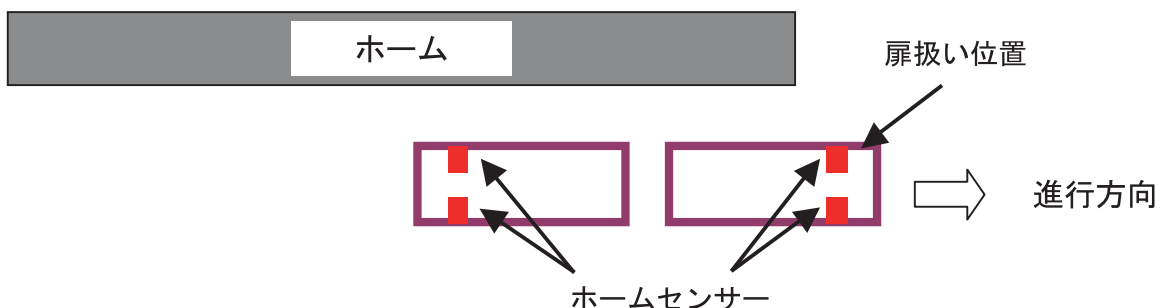


転落防止用外幌

### 扉誤扱い防止支援装置

ワンマン列車担当の乗務員が、列車がホームを行き過ぎて停車したときやホームがない側で誤って扉操作を行った場合でも、車両に取り付けたホームセンサーにより、扉が開かないようにするものです。

(ホームを行き過ぎた場合の例)



## 6. 安全への取り組み(点検・整備)

### 車両等の点検・整備

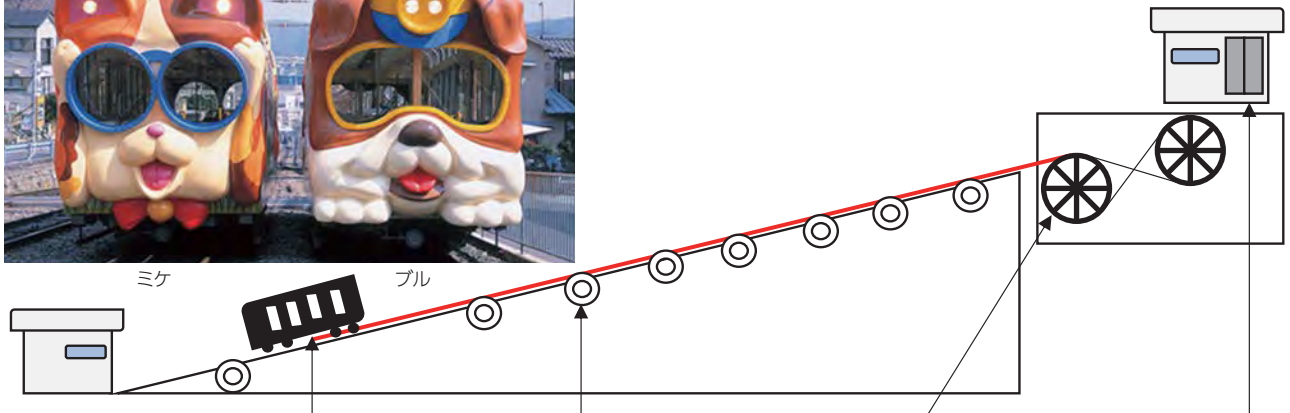
安全に列車を運行するため、車両等の点検・整備を実施しています。

#### 生駒・西信貴鋼索線の保守点検



ミケ

ブル



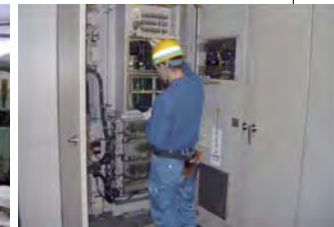
床下機器の検査



ロープ・誘導滑車の検査



ロープ巻上げ電動機の検査



ロープ巻上げ装置制御器の検査

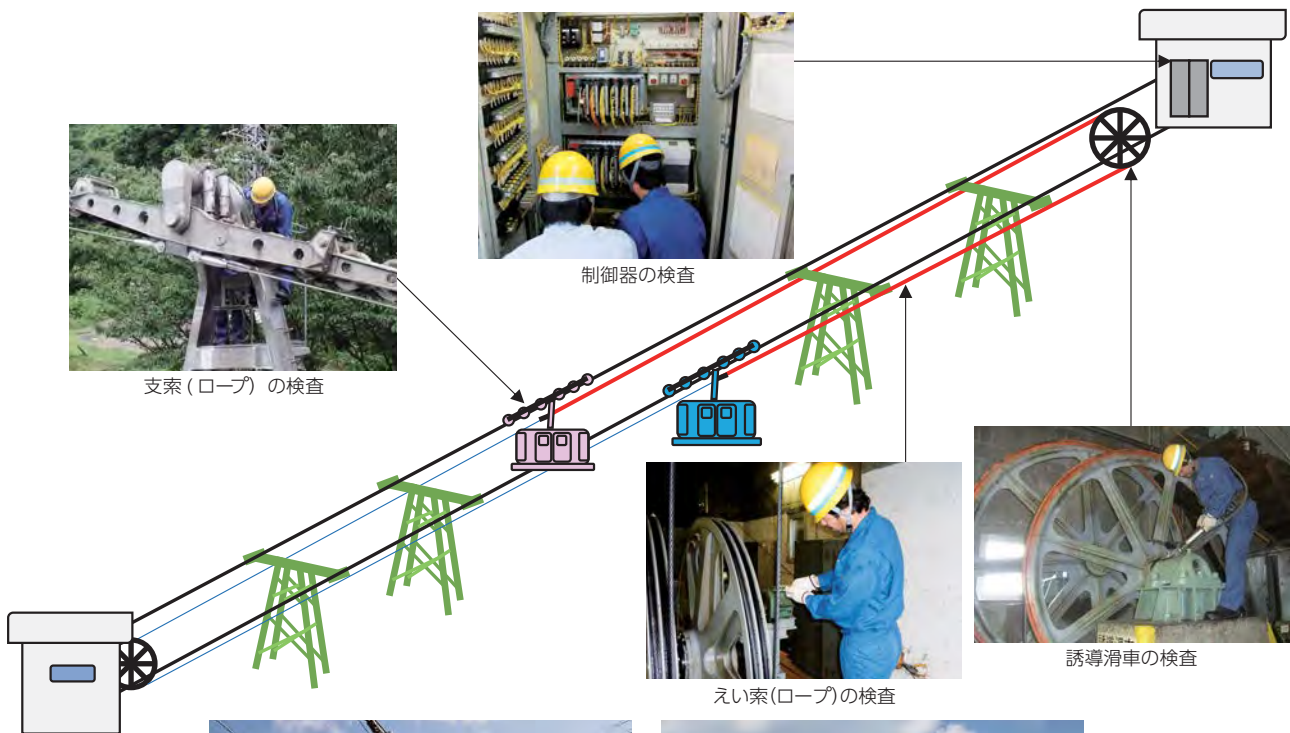
#### 葛城山ロープウェイの保守点検



支索(ロープ)の検査



制御器の検査



えい索(ロープ)の検査



誘導滑車の検査



はるかぜ



すずかぜ

## 6. 安全への取り組み(点検・整備)

### 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。

**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。



車体洗浄機で、車両の汚れを落とします。



①車輪の形状を整え、快適な乗り心地を保持します。



**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。



②扉開閉の検査



③台車・ブレーキ装置の検査



④パンタグラフの検査

**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検査しています。



車内蛍光灯の検査



⑤制御装置の検査

**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。



パンタグラフ上昇確認



⑥ ハンドスコッチ取り外し



⑦ 扉「開」状態点検



**重要部検査** 4年または60万km走行を超えない期間ごとに、重要な装置の主要部分について検査を実施しています。



⑧ 戸閉装置の検査



⑨ 電動空気圧縮機の検査

**全般検査** 8年を超えない期間ごとに、主要部分を取り外して検査を実施しています。



⑩ 輪軸の検査



⑪ 台車の検査

## 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、安全快適な線路を維持しています。



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

## 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・整備を行っています。



信号保安装置検査



踏切保安装置検査

## 電気検測車「はかるくん」

ATS（自動列車停止装置）の検査や、電車線の磨耗の状況等を測定しています。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搭載されており、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

## 7. 安全への取り組み(踏切道)

### 踏切道解消の推進

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、2015年には1322箇所あった踏切道は、2016年度末現在1317箇所に減少しています。現在、奈良線八戸ノ里・瓢箪山間、名古屋線川原町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、名古屋線川原町駅付近については2016年5月にそれぞれ高架線に切り替わり、踏切道計14箇所が廃止されました。(2017年9月近鉄伏屋駅上り線高架切り替え)



名古屋線近鉄伏屋駅付近立体高架工事

### 踏切支障報知装置の設置

踏切道内に侵入した自動車などを列車に知らせるために、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

踏切道を通行する通行人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、2016年度末現在で214踏切道に設置しています。今後も踏切道の形態等を考慮し、状況に応じて設置を進めます。



全方向踏切警報灯

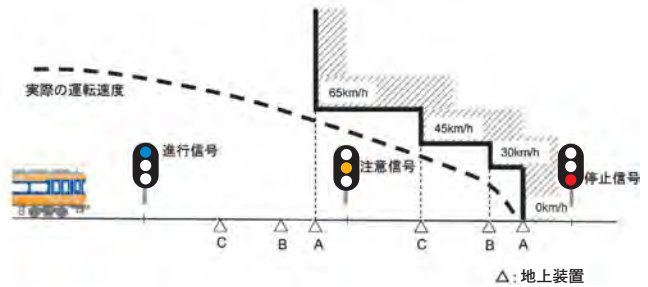
## 8. 安全への取り組み(列車運行)

### ATS(自動列車停止装置)・ATC(自動列車制御装置)

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、軌道に設置した地上装置から列車に速度制限情報を送信し、制限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。

信号現示と制限速度の関係は下図のとおりです。

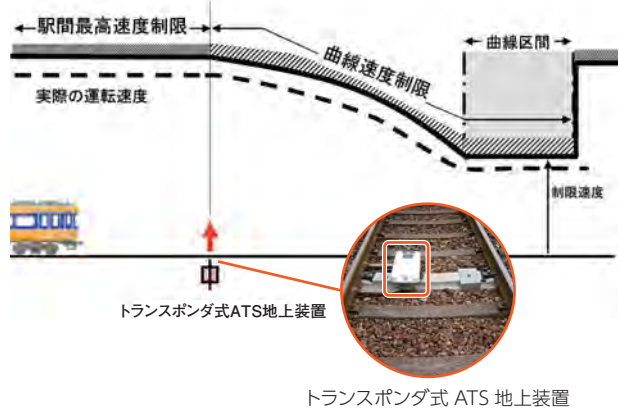


また、ATCとは、レールに制限速度の情報を流して列車で受け、速度を超えた場合に自動的に列車を減速、もしくは停止させる装置です。

### 曲線等に対するトランスポンダ式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が制限速度を超えると、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。

## 8. 安全への取り組み(列車運行)

### 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。

### 大阪総合指令室

2017年3月、従来分散していた列車運行管理、車両運用、電力管理、夜間作業管理等に関する大阪地区の各指令所をワンフロアに集約した大阪総合指令室の本運用を開始するとともに、ダイヤ乱れ等の発生時に、ホームページや駅で迅速に運行情報を配信するため、新たに旅客指令を構築しました。また、災害時等に設置する対策本部と同フロアに配置することで、危機管理対応能力の向上を図っています。



大阪総合指令室(運転指令)



大阪総合指令室(工務指令、電気指令)

### 弾道ミサイル発射の情報を受信した場合の列車の運行

政府から伝達される全国瞬時警報システム(Jアラート)および緊急情報ネットワークシステム(エムネット)により、ミサイル発射に関する情報を受信した場合、お客様の安全を第一に考え、列車の運行を見合わせる場合があります。なお、安全が確認でき次第、順次運転を再開します。

### 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(列車種別確認、編成両数確認、停止位置確認等の注意喚起)を行うシステムを、近鉄車両エンジニアリング(株)と共同開発し、2008年3月からヒューマンエラーの未然防止に活用しています。また、津波浸水区域内やセクション区間走行中に対する注意喚起のほか、通信機能を利用して事故現場等の画像を伝送する機能等を追加し、順次更新しています(2017年度末に更新完了)。

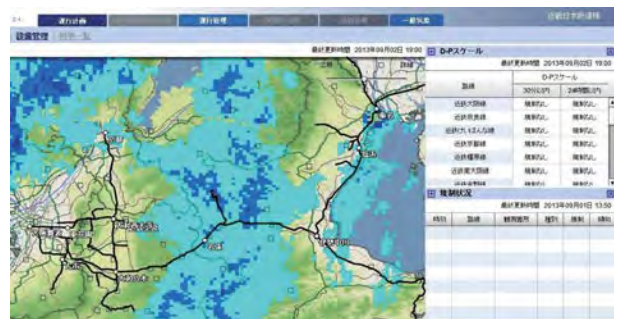


運転士支援システム(GPS Train Navi)

## 9. 安全への取り組み(災害対策)

### 雨量システム

法面災害に対する運行安全確保のため、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

### 風向風速計

風向および風速を計測する装置で、発信器は、駅のほか橋梁、高架区間などの強風区間に設置しています。

風速が強くなった場合は駅長が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



風向風速計(発信器)



## 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）して停止させ、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避難誘導を行います。



地下線内列車火災訓練（大阪上本町駅～鶴橋駅間）

## 地下駅における火災対策

国の定める「地下鉄道の火災対策の基準」の対象となる5駅について、自家用発電機、階段防火区画等の整備を完了しています。



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

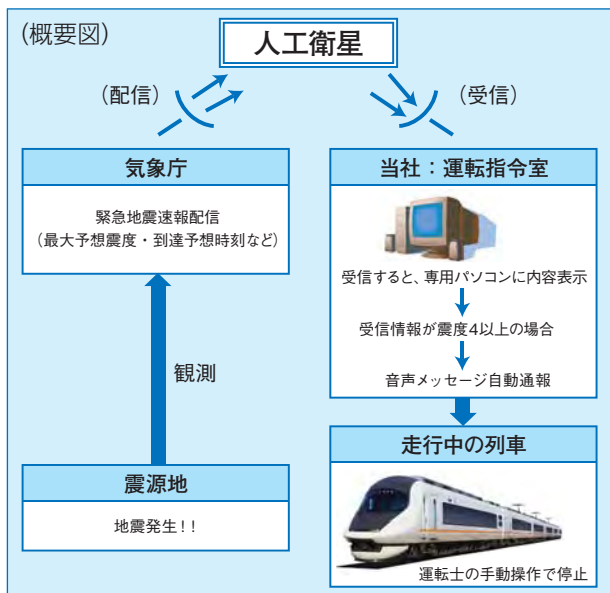


シャッターと耐火スクリーンを下ろした状態

## 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12箇所に設置した地震計を用いて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。



地震警報表示盤

## 南海トラフ地震に備えて

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、「津波発生時の避難地図」を作成し乗務員等へ配付しています。

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などを記載しています。また、お客様が円滑に避難できるよう線路内に避難方向を示す、緊急避難誘導標（始端標・終端標・指示標）を設置しています。



津波発生時の緊急避難場所地図（津駅周辺）



終端標



指示標



指示標

## 9. 安全への取り組み(災害対策)

### 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。

### 大阪市の主要ターミナル駅周辺における帰宅困難者対策

大規模災害時の帰宅困難者対策を進めていくため、大阪市が中心となって2015年5月に設立された「難波駅周辺地区」、「天王寺駅周辺地区」、2016年6月に設立された「上本町・谷町九丁目・鶴橋駅周辺地区」の各帰宅困難者対策協議会に参加し、帰宅困難者の支援体制づくりに努めています。

### 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。

また、協定に基づき、京都市、JR東海、JR西日本ほかと、夜間に避難誘導合同訓練を実施しています。



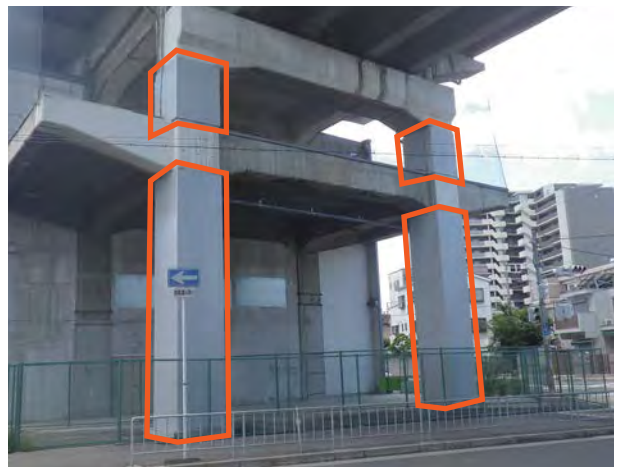
避難誘導合同訓練(京都駅)

### 名古屋駅周辺地区における帰宅困難者対策

行政と鉄道などインフラ事業者を含む民間事業者が一体となり、2012年2月に設立された「名古屋駅周辺・伏見・栄地域都市再生緊急整備協議会」に参加し、大規模災害が発生した場合に大きな混乱を招くことが懸念される名古屋駅周辺地区における帰宅困難者対策に取り組んでいます。

### 高架橋および駅舎の安全性向上

高架橋や駅などの耐震補強工事を継続的に実施しています。



高架橋 耐震補強工事

### 事故・災害時の情報ツール

事故・災害時の情報ツールとして、津波危険区域を走行する車両には、乗務員津波情報入手用携帯ラジオを備え付けています。また、業務用携帯電話を各駅に配付するとともに、乗務員にも所持させています。



乗務員津波情報入手用携帯ラジオ



業務用携帯電話

## 10. 安全への取り組み(訓練・教育)

### 異例事態対応訓練

大規模災害等の発生時に、対策本部を設置して被害現場の情報を迅速かつ的確に収集し、必要な対応を指示するシミュレーション訓練を継続的に実施しています。



異例事態対応訓練 (異例事態対策本部)



異例事態対応訓練 (名古屋対策本部)

### 事故・災害復旧対応訓練

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を行う事故・災害対応訓練や施設、車両の復旧を含む事故・災害復旧対応訓練を行っています。



事故・災害復旧対応訓練 (宮津車庫)

### トンネル内火災対応訓練

長大トンネル内で火災が発生し、列車がトンネル内で停止した想定で、お客様の避難誘導等の訓練を実施しました。



トンネル内火災対応訓練 (大阪線 新青山トンネル)

### 拠点駅参集訓練

勤務時間外に大規模地震が発生した際は、自宅最寄りの主な駅に出勤し、お客様の救出や避難誘導にあたることになっており、出勤訓練を毎年行っています。出勤時に身の安全を守るためのヘルメットを社員に配付し、自宅に保管させています。



拠点駅参集訓練 (東花園駅)

### 救助訓練(葛城山ロープウェイ)

ゴンドラが急停止した際にゴンドラからお客様を救助する訓練を、毎年実施しています。



ロープウェイの救助訓練

## 10. 安全への取り組み(訓練・教育)

### シミュレーター等による教育・訓練

運転士の養成については、国土交通省指定の「動力車操縦者養成所」において、約9ヶ月におよぶ学科講習および技能講習を行っており、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ー装置や、実車では再現することが難しいトラブルなどをパソコン上に再現することで模擬体験できるCAI（コンピュータ支援教育）教材を、西大寺教習所・白塚教習所に導入しています。これらの教材を用いて、種々の異例時における対処能力のほか、正しい判断や正しい行動の基礎となる知識・技能の向上に努めており、講習期間中にとどまらず、試験に合格し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。その他にも、車掌用のシミュレーター装置を新たに導入したほか、技術部門には車両保守係員用のCAI教材を導入しています。



運転士用のシミュレーター装置



車掌用のシミュレーター装置



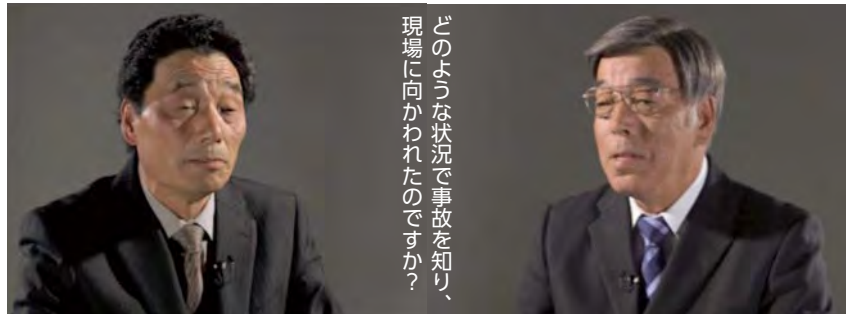
CAI教材 画面写真

### 過去の重大事故体験の共有

当社の重大事故を風化させないこと、社員各自に「お客様の安全最優先」、「事故防止の重要性」などを強く認識させることを目的に、昭和46年の「総谷トンネル列車衝突事故」を経験した元社員による事故の体験談のDVD教材『このような事故を二度と起こさないために』を製作して教育しました。



DVD教材



事故を体験した元社員

### お声かけと見守り

目の不自由なお客様への社員による可能な限りのお声かけ、見守り等について、教育資料を活用して全社的に取り組んでいます。また、放送、ポスター等によりお客様へのご協力をお願いしています。



## 精神訓話および事故事例研究

新入社員研修や新任助役教習など、教育の一環として精神訓話および事故事例研究を実施し、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)



新任助役教習  
(旧総谷トンネル列車衝突事故現場)

## 技術係員対象の夏期講習会の開催

毎年7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、各規程の変更や新しい機器の説明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(車両部門)

## 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、あるいは運輸安全マネジメントの推進を図るうえで、特に優れている取り組みを行い、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ています。



運輸安全マネジメント表彰

## 安全推進講演会の開催

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250名を対象に、2016年11月、鈴与株式会社危機管理室長後藤大輔氏をお招きして、「危機管理における鈴与グループ140社の取り組み」と題した講演会を実施しました。



安全推進講演会

## 11. 安全への取り組み(投資とBCP)

### 安全投資実績と計画

鉄道安全関連設備の投資として、2016年度には142億円を投入し、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。2017年度も安全関連設備の投資として178億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
2016年度実績	197億円	142億円
2017年度計画	240億円	178億円

### 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を第一に確保したうえで鉄道事業の復旧を進めるよう定めています。

### DBJ BCM格付の最高ランク取得

2017年3月、(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、「防災及び事業継続への取り組みが特に優れている」と、5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価し、優れた企業を選定するものです。



当社は、2017年3月日本政策投資銀行(DBJ)の「DBJ BCM格付」において「防災及び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。

BCM(事業継続管理)とは、BCP(事業継続計画)を運営管理していくことをいいます。

## 12. 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、ホーム上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電車内への危険品の持ち込みは禁止されています。不審物や不審な行為に気付いたときは、乗務員や駅係員までお知らせください。
- 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。



車内通報装置



車内通報装置 (通話機能付)

### 踏切道でのお願い

- 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ことができます。



押ボタン式踏切支障報知装置

### ベビーカーのお客様へのお願い

ベビーカーは折りたたまずにご乗車になれますが、列車の走行中にベビーカーが突然動いたり転倒したりしないよう、ストッパーをかけて手を離さないようにご注意ください。

## お困りのお客様への助け合い

当社を含む鉄道事業者は共同で、駅や車内においてお手伝いが必要な方に対するお客様同士のご協力をお願いしています。



## スマートフォンのご利用について



当社を含む関西の鉄道事業者20社局は「歩きスマホは危険」を共通テーマとして駅や車内でのマナー向上にお客様のご理解・ご協力をお願いしています。スマートフォンや携帯電話等を操作しながら駅構内を歩くのは危険ですのでお控え下さい。

## エスカレーターのご利用について



当社を含む全国鉄道事業者51社などはエスカレーターの安全なご利用をお願いしています。全てのお客さまが安心してエスカレーターをご利用できますよう、ご利用の際は手すりにおつかまり願います。

シンフォニー  
青の交響曲  
Blue Symphony



### 本報告書に関するお問い合わせについて

当社では、ホームページの「お問い合わせ」「ご意見・ご要望」ページ等で広くお客様の声をお待ちしています。

「お問い合わせ」ページ  
<http://www.kintetsu.jp/cs/otoiawase.html>

「ご意見・ご要望」ページ  
<http://www.kintetsu.jp/cs/tellus.html>

(問い合わせ先) 近畿日本鉄道株式会社 安全推進部  
〒543-8585 大阪市天王寺区上本町6丁目1-55  
TEL:06-6775-3357