

安全報告書2018



近畿日本鉄道株式会社



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)	11
7. 安全への取り組み(踏切道)	17
8. 安全への取り組み(列車運行)	19
9. 安全への取り組み(災害対策)	20
10. 安全への取り組み(訓練・教育)	22
11. 安全への取り組み(投資とBCP)	25
12. お客様・沿線の皆様へのお願い	25

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」の文字を図案化して、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。

本年6月に発生した「大阪北部地震」において被災された皆様、また、7月に西日本を中心として発生した「平成30年7月豪雨」で被災された皆様に対して、心からお見舞い申し上げます。

近年、これまでの規模や想定を超える地震、台風、大雨などにより、各地で大きな被害が発生しています。当社では、お客様に安全にご利用いただくため、駅舎や高架橋などの耐震補強工事や法面対策工事を継続的に実施していますが、大規模自然災害を鉄道事業における今日的な課題と認識し、さらなる防災対策を進めてまいります。また、自然災害への対応に関する社員教育や訓練を継続して行い、ソフト面でも対応能力の向上を図ってまいります。

今後、鉄道の安全対策に不可欠となるのが先端技術の活用です。AIによる画像認識、ドローンなどの先端技術は、鉄道事業においても活用の可能性が非常に大きく、研究を進めています。列車の運行管理、ホームの安全対策、設備の維持管理などさまざまな場面で先端技術を取り入れ、さらなる安全性の向上に取り組んでまいります。

駅・運転・車両・施設のすべての鉄道従事員が協力して一丸となって、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。

2018年9月



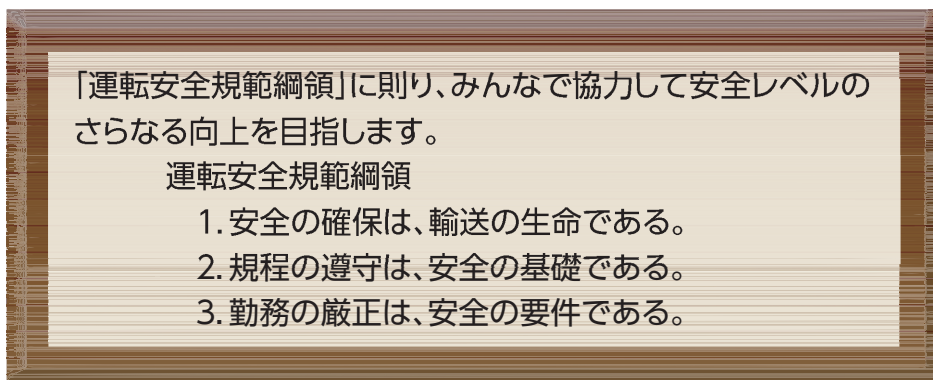
近畿日本鉄道株式会社
代表取締役社長 和田林 道宜

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。



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

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。

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

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 2018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 2018年度

◆安全レベルのさらなる向上 (ソフト面)

1. 運輸安全マネジメント教育の充実
2. 「事故の芽」情報、事故・インシデント等の事例の収集・活用
3. 社員の高齢化に対する資質の維持・管理
4. 目の不自由なお客様への声かけ・見守りの励行
5. 事故・自然災害・テロ等に対する対応力の強化

(ハード面)

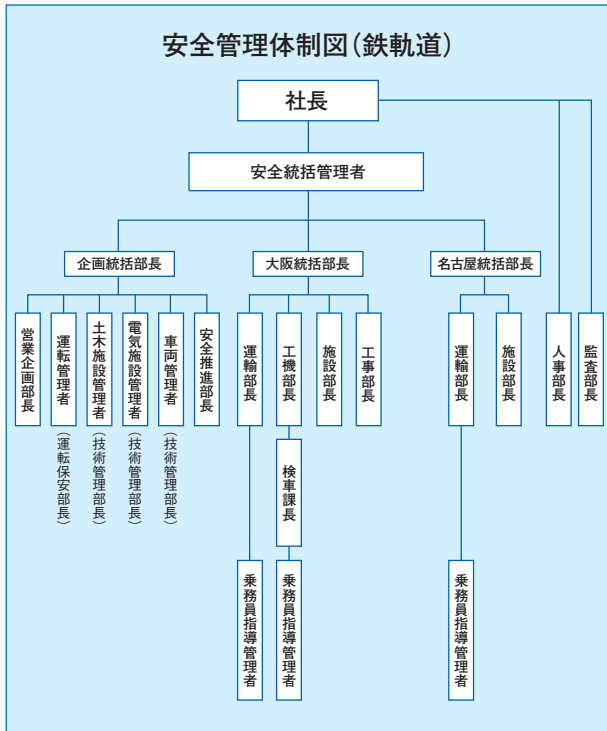
1. 鉄道防災工事の推進
2. 立体交差化の推進
3. 経年施設・車両の保守管理の徹底および更新
4. 可動式ホーム柵・内方線整備の推進
5. 扉誤扱い防止支援装置設置の推進



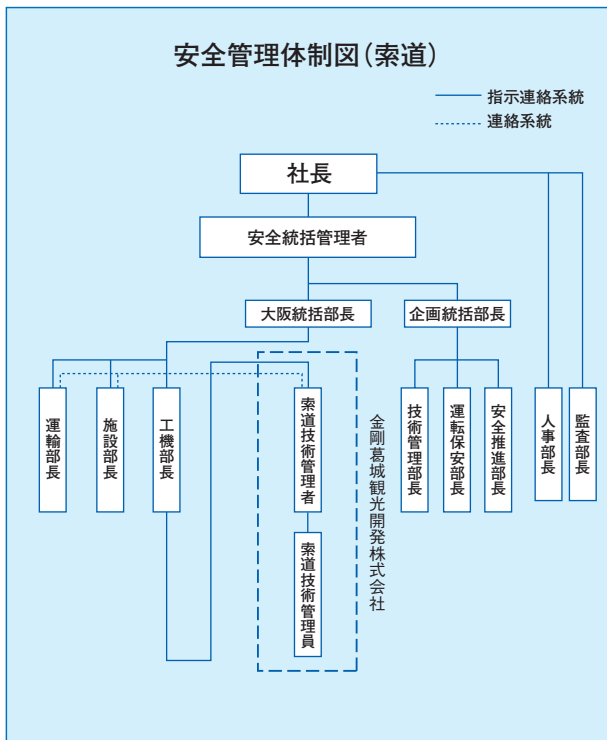
3. 安全管理体制と方法

安全管理体制

2006年10月の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。



(2018年7月現在)



(2018年7月現在)

安全推進委員会等の開催

「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」等の策定および見直しを図っているほか、「鉄道事故・災害防止対策部会」において、事故・自然災害などに関する事項を総合的に審議して、有効適切な対策を策定しています。

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、安全管理状況の確認を行っています。



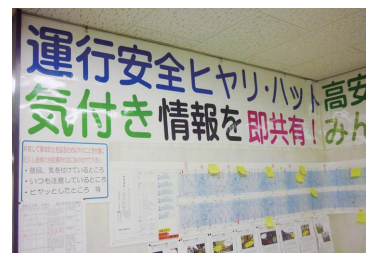
社長(向かって左側)による現業職場巡視



安全統括管理者(左側)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策の策定のほか、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」情報の収集に努めています。さらに収集した「事故の芽」情報の具体的な事象を共有化し、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

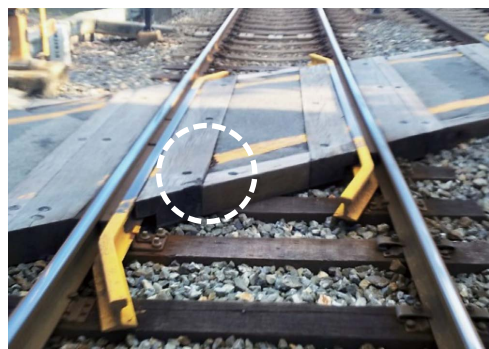


駅構内を巡視中、エスカレーターの踏み台下部から金属が擦れる音を感知した。花火大会輸送の当日であったため、万が一エスカレーターが急停止すれば、多数のお客様が転倒する恐れがあった。

対策

直ちにエスカレーターを停止させ、関係業者に点検依頼を行いました。点検の結果、部品の破損が見つかったため、補修しました。

事故の芽②



車椅子をご利用のお客様が踏切道を通行中に困っておられたため、お手伝いをしたところ、踏切道のレール横(木製部分)が低くなって段差ができており、スムーズに通行しづらくなっていることに気付いた。さらに確認すると、他にも割れ目があり、自動車が行った際に浮き沈みしている箇所もあった。

対策

関係職場へ連絡して補修を行いました。なお、踏切道は車椅子をご利用のお客様も通行されることがあるため、運輸部門と施設部門でこの情報を共有しました。

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。

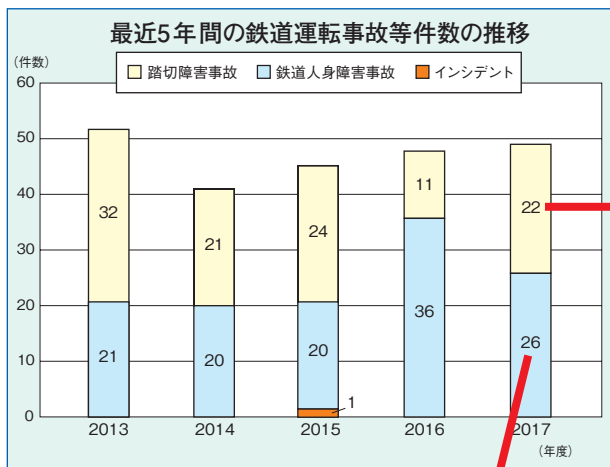


運輸安全マネジメント表彰

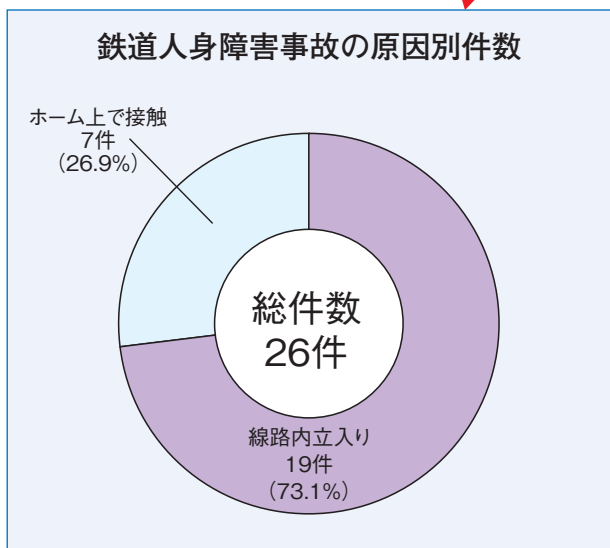
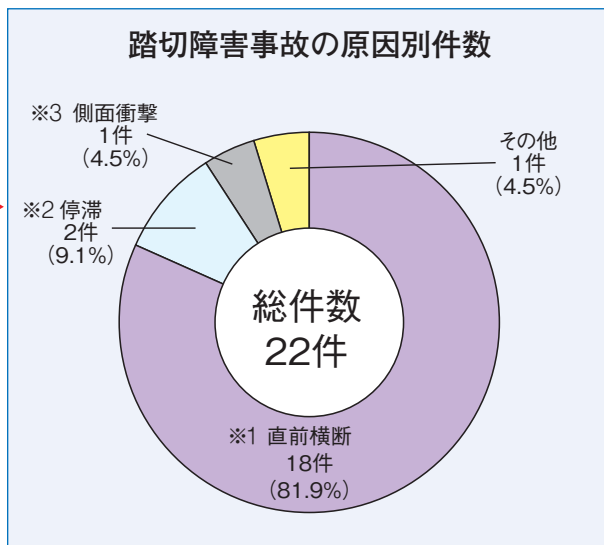
4. 事故・障害の概要

2017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48件（踏切障害事故22件、鉄道人身障害事故26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26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



※最近5年間、列車衝突事故、列車火災事故、列車脱線事故は発生していません。



※1. 直前横断

踏切道において、列車等が接近しているにもかかわらず、踏切道を通行しようとする自動車等若しくは人が、無理に又は不注意に踏切道内に進入したために列車等と衝突したものの。

※2. 停滞

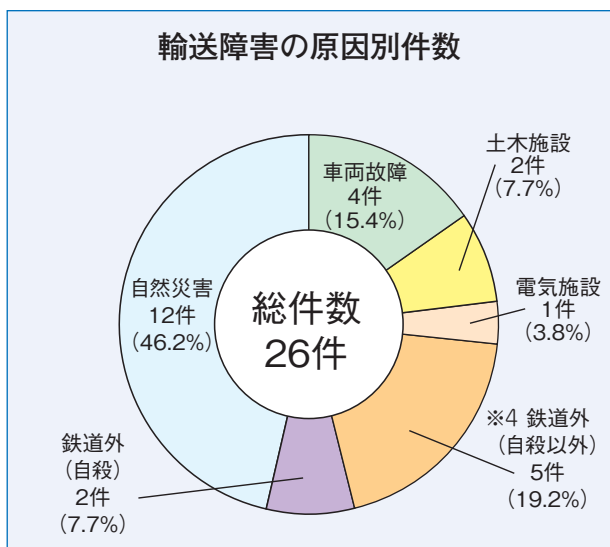
踏切道において、交通渋滞、自転車等の運転操作の誤り、自動車等の故障（落輪、エンストを除く）により、踏切道から進退が不可能となったため列車等と衝突したものの。

※3. 側面衝撃

踏切道において、列車等が通過中にもかかわらず、人等が無理に又は不注意に踏切道内に進入したため、列車等の側面に接触したものの。

※4. 鉄道外（自殺以外）

平成29年度に発生した主な事象：沿線火災、踏切支障、列車妨害など



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。

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しています。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

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。

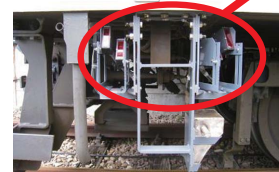
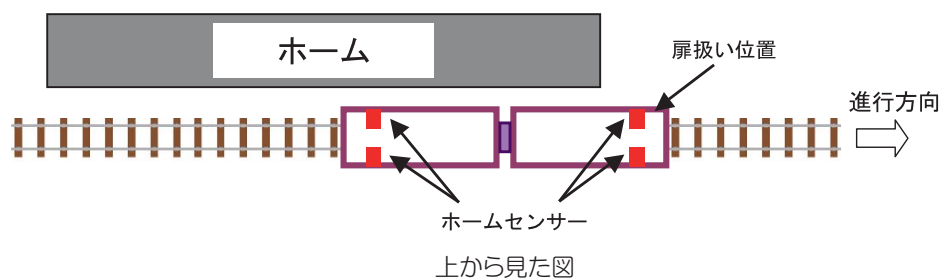


転落防止用外幌

扉誤扱い防止支援装置

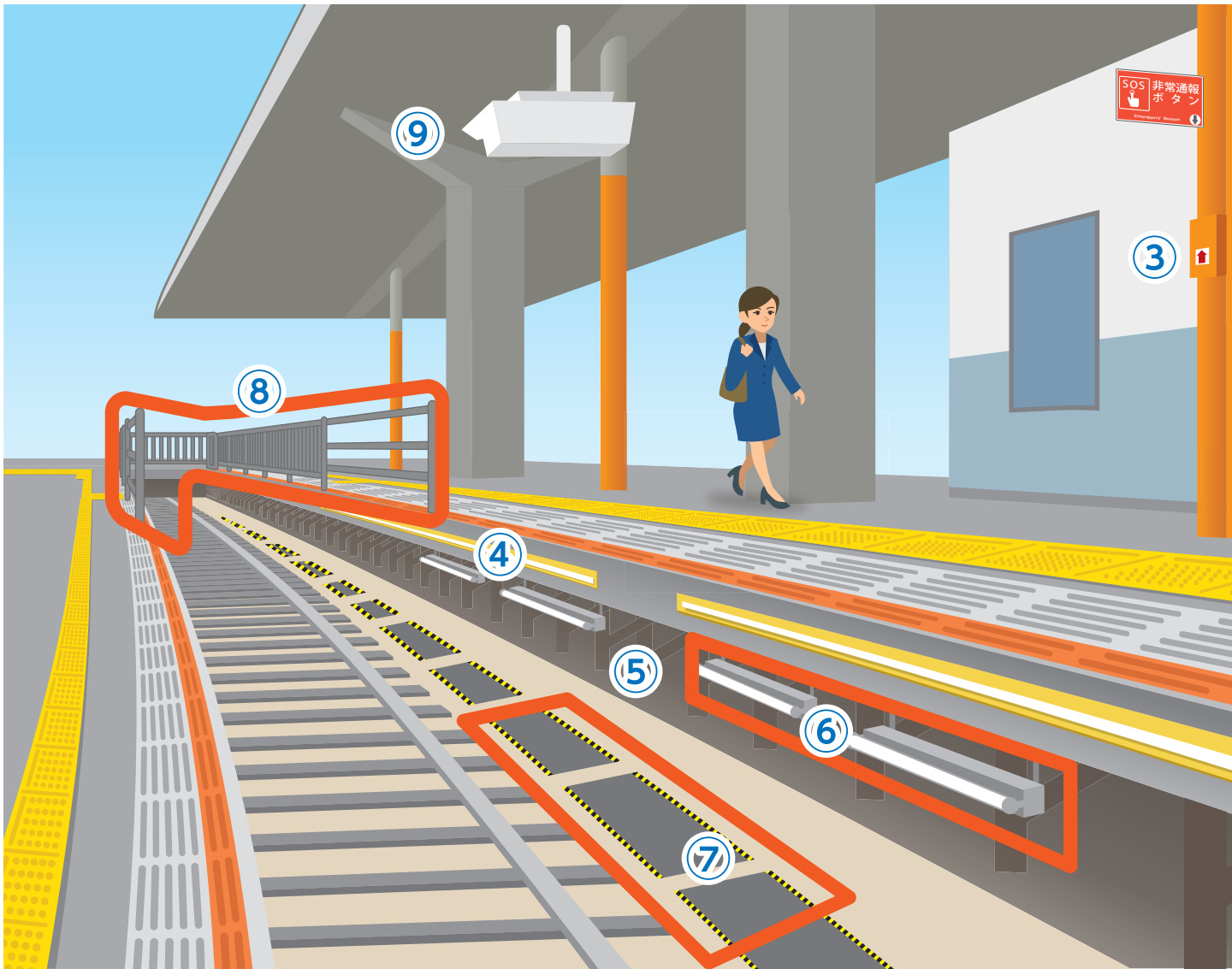
ワンマン列車担当の乗務員が、列車がホームを行き過ぎて停車したときやホームがない側の扉を操作した場合には、車両に取り付けたホームセンサーにより、扉が開かないようにするものです。

(ホームを行き過ぎた場合の例)



ホームセンサー

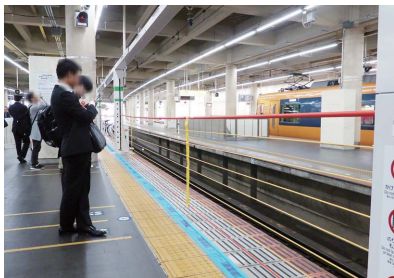
5. 安全への取り組み(駅・車両)



ホームドアの設置

大阪阿部野橋駅において、2018年1月より、昇降ロープ式ホームドアの実証試験を行っております。

2018年度中に同駅の3番線と4番線に本設置を計画しています。



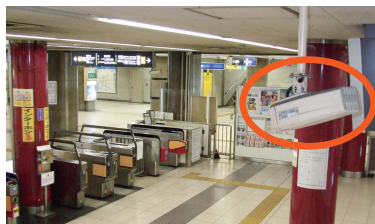
降下時の状態



上昇時の状態

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。

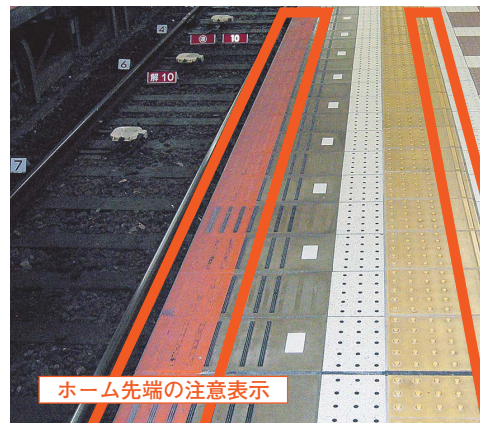


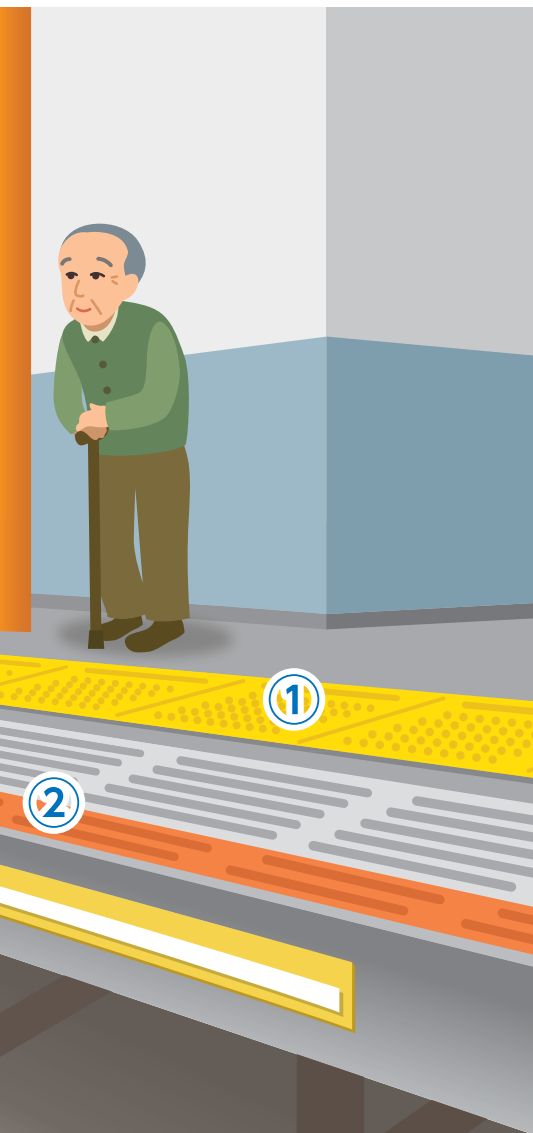
①内方線付き点状ブロック

ホームの縁端を警告する「黄色い線」(点ホームの内方を判別するための内方線)での整備が完了し、現在は利用者3,000人

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





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設置しています。



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開いている箇所では、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。



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。



葛城山ロープウェイ 登山口駅

⑨監視カメラ(ITV)

車掌が扉を操作する際に安全を確認するカメラ(ITV)を設置しています。



状ブロック)は、全駅で整備が完了し、さらに整備を進めています。利用者1万人以上の全駅以上の駅を中心に順次整備しています。

においてホーム先端に注意表示を施しています。



生駒鋼索線 宝山寺駅

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



①けん引用ケーブル・誘導滑車の検査



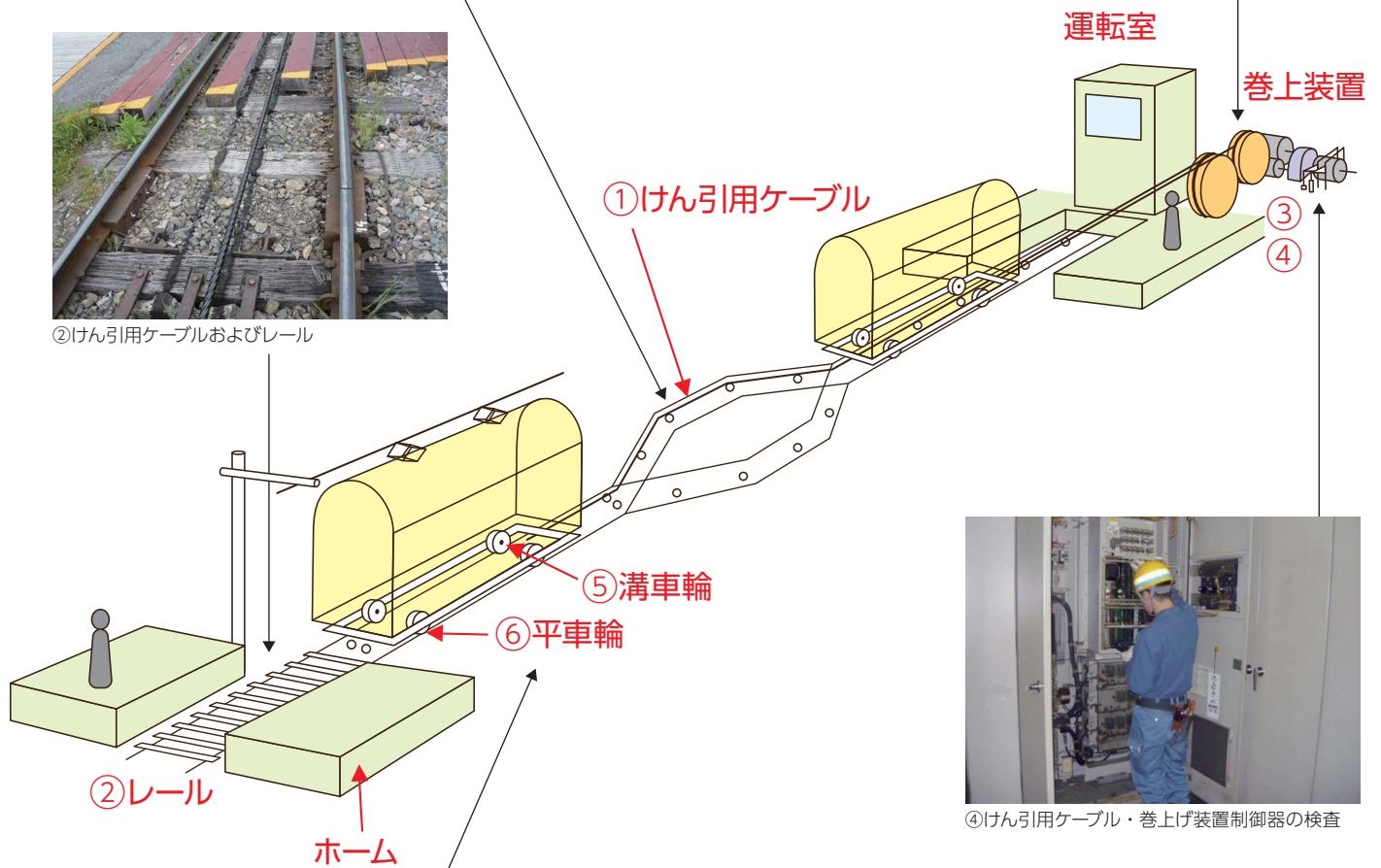
床下機器の検査



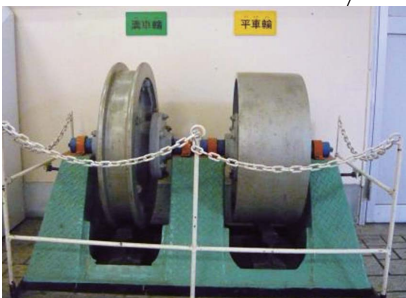
③けん引用ケーブル・巻上げ電動機の検査



②けん引用ケーブルおよびレール



④けん引用ケーブル・巻上げ装置制御器の検査



⑤溝車輪、⑥平車輪



「すずらん・白樺・ミケ・ブル」

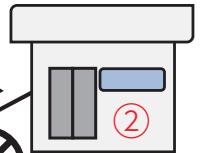
葛城山ロープウェイの保守点検



①支索(ロープ)の検査



②制御器の検査



③

①

④



③誘導滑車の検査



④えい索(ロープ)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。



車内を清掃します。



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



⑥クーラー室外機の清掃

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



⑦ハンドスコッチ取り外し



⑧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。



⑨戸閉装置の検査



⑩電動空気圧縮機の検査



⑪主電動機の検査

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。



⑫輪軸の検査



⑬台車の検査



⑭ブレーキ制御装置の検査

6. 安全への取り組み(点検・整備)

電気設備の点検整備

電車は変電所から架線を経由して電気を供給しています。また鉄道の安全正確な輸送を担う設備として信号機や踏切道があります。さらには駅にある各種案内装置や照明・昇降機設備など多種多様な電気設備があります。これらの設備を安定的に稼働させるために日夜点検整備を行っています。



① 踏切保安装置検査



② 踏切保安装置検査



③ 信号保安装置検査

線路・電車線等を検査する車両 レール探傷車

定期的に走行し、外見からはわからないレール内部の傷の早期発見に努めています。



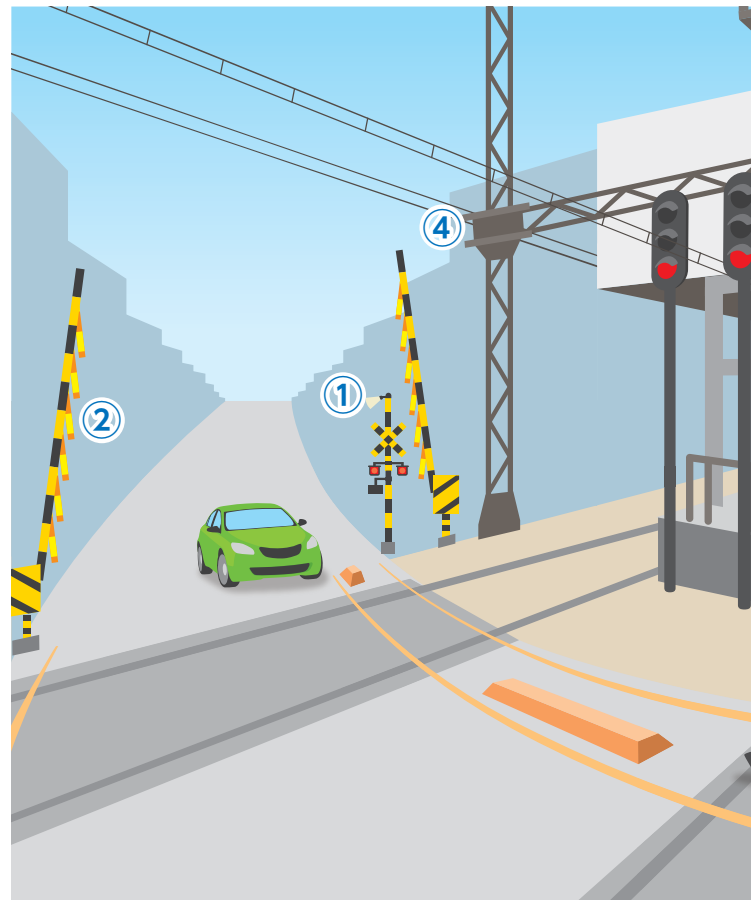
レール探傷車

高速軌道検測車

定期的に線路の査し、線路の状態を



高速軌道検測車



④ 架線点検



変電所の機器類検査

電気検測車「はかるくん」

ゆがみや凹凸を検
把握しています。



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



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。



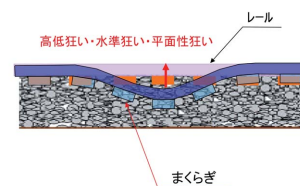
⑤軌道測定作業

レールの間隔や高さが維持されているか検査します。



⑥線路の補修作業 (つき固め作業)

まくらぎの下に砂利を押し込んで固める「つき固め作業」を行い、線路の凹を直す作業を実施しています。

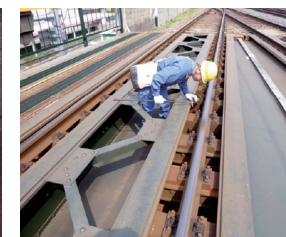


構造物検査による維持管理

線路を支える橋りょうやトンネルなどの構造物の安全性を確保するために定期的な点検と補修を行っています。



トンネル検査

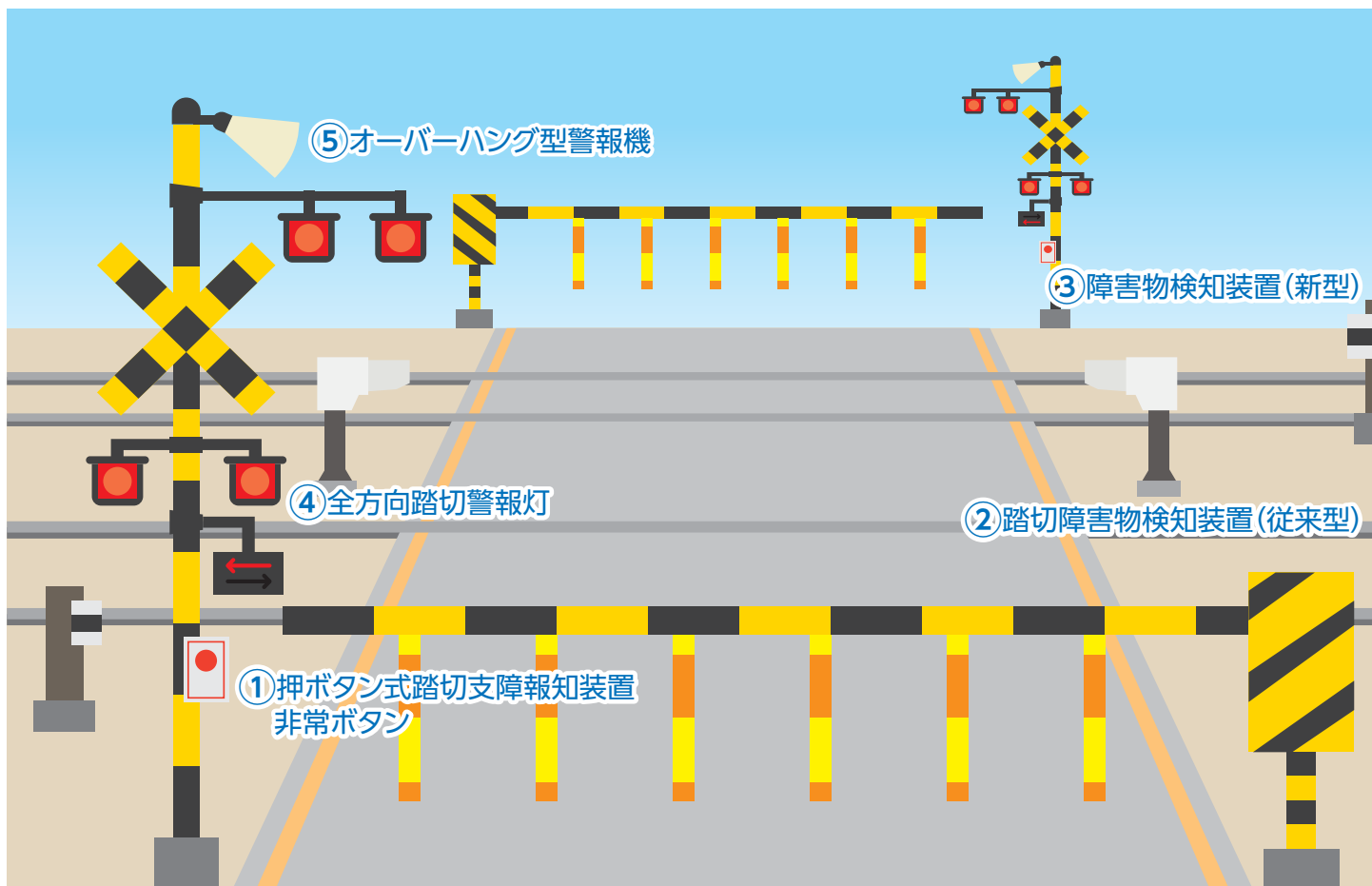


橋りょう検査



作業自動車による電車線検査（夜間作業）

7. 安全への取り組み(踏切道)



踏切道の安全性の向上

踏切道内で自動車が立ち往生や脱輪した際に、接近する列車の乗務員に異常を知らせるために、踏切障害物検知装置や押ボタン式踏切支障報知装置を整備しています。

押ボタン式踏切支障報知装置

踏切道内で異常が発生した場合に、押ボタンを操作することで周囲の列車に異常を知らせることができます。

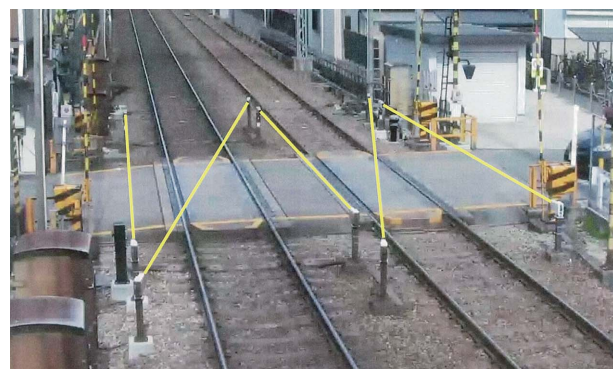


① 押ボタン式踏切支障報知装置

踏切障害物検知装置

従来型：光線式

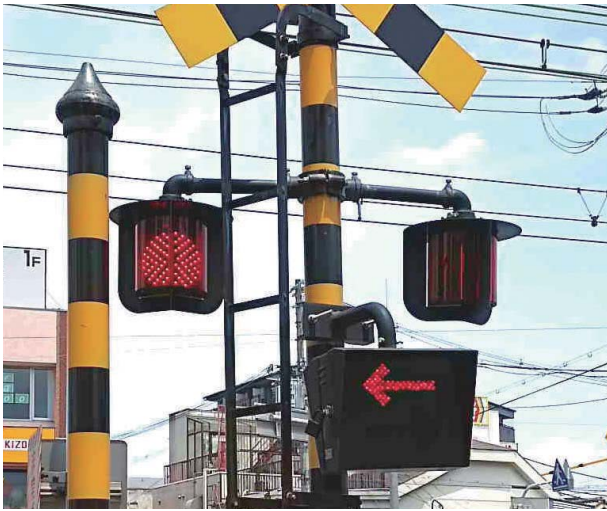
送光器から発出された光を受光器で受け、踏切道内で立ち往生した自動車を光線がさえぎることで検知します。



② 踏切障害物検知装置 (従来型)

全方向踏切警報灯の設置

踏切道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、2017年度末現在で254踏切に設置しています。今後も踏切道の形状等を考慮して設置を進めます。



④ 全方向踏切警報灯

オーバーハング型警報機

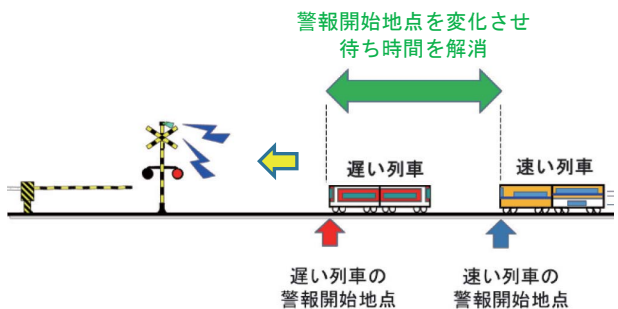
遠くから踏切の存在が分かるように、高い位置に全方向踏切警報灯を取付けています。



⑤ オーバーハング型警報機

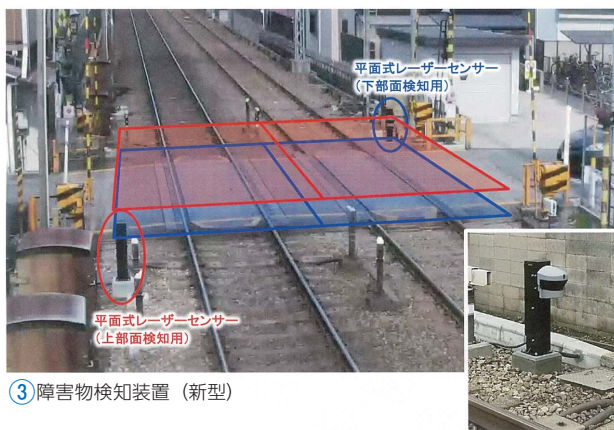
踏切道の遮断時間の適正化

速度の速い通過列車と速度の遅い停車列車で、踏切道の警報を開始する地点が同じであった場合、停車列車が踏切道に到達するまでの時間が長くなり、踏切道の遮断時間が長時間になってしまいます。当社では列車の種別を選別する装置を踏切道用に設置し、通過列車と停車列車で警報を開始する地点を変化させ、踏切道の遮断時間の適正化を図っています。



新型:平面レーザーセンサー式(面による検知)

平面式レーザーセンサーから発出されたレーザーが踏切内の対象物を照査することで検知します。新型は検知エリアを平面にすることで、従来型より、検知可能な範囲が広がります。



③ 障害物検知装置 (新型)

踏切道解消の推進

関係自治体と協力して、2017年度には3箇所の踏切道が立体交差化や踏切道の統廃合により減少しました。

現在、奈良線八戸ノ里・瓢箪山間、名古屋線川原町駅付近、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。



名古屋線伏屋駅付近立体交差化工事

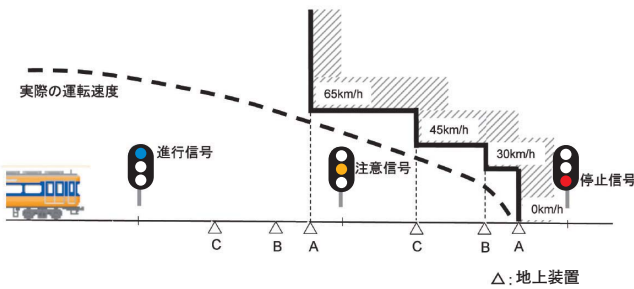
8. 安全への取り組み(列車運行)

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を大阪市高速電気軌道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。

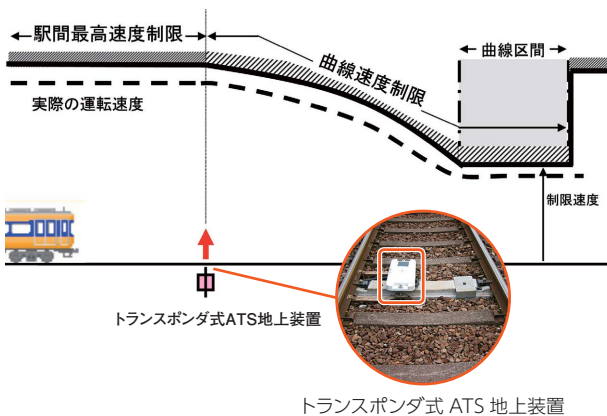


また、ATCとは、レールに制限速度の情報を流して列車で受け、速度を超えた場合に自動的に列車を減速、もしくは停止させる装置です。

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。

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。

9. 安全への取り組み(災害対策)

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。また、震度の大きさに基づく運転規制や線路点検については当社地震計の後に発表される気象庁の震度情報を基に実施します。



地震警報表示盤

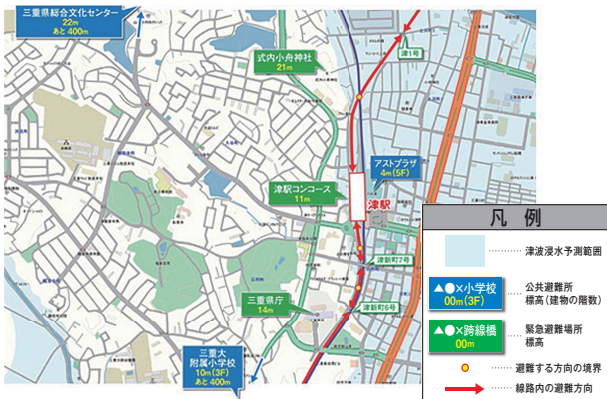
関西地区における津波対策

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。

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

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。また、南海トラフ地震や異常気象を観測した場合、気象庁から発表される臨時情報についても、マニュアルを定めて対応しております。なお、平成30年6月18日に発生した「大阪北部地震」を受けて、より円滑なおお客様の避難誘導方法等について見直しを図り検討しています。

帰宅困難者対策

大阪市、京都市、名古屋市等において、行政を中心とする帰宅困難者対策協議会に当社も参加し、大規模災害発生時の帰宅困難者の支援体制づくりに取り組んでいます。

緊急自動車の配備

鉄道事故・災害発生時等に、速やかに社員等を事故現場に到着させるため、道路交通法に定める緊急自動車の指定を受けた車両を沿線の各拠点に50台配備しております。(平成30年8月現在)



緊急自動車

ドローンによる災害時の情報収集

災害時に安全、迅速に被害情報を収集するため、ドローンを用いて、高速無線通信技術により、遠隔から制御する仕組みを検証しています。



ドローン (PD-6AW型)

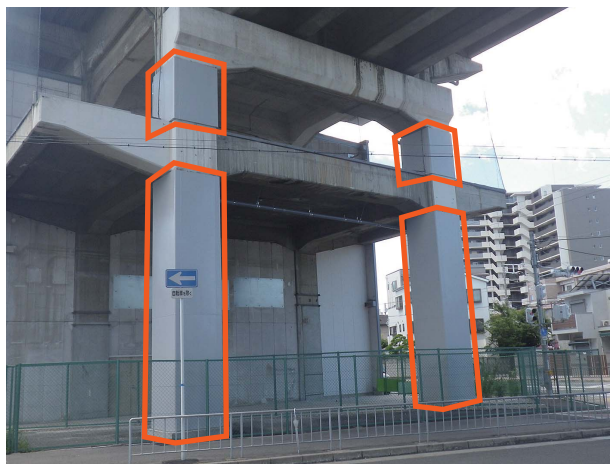


ドローンからの映像

9. 安全への取り組み(災害対策)

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ヲ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ヲ



業務用携帯電話

社員ワッペン

災害や事故等が発生した場合に、私服（スーツ等）で列車や駅に居合わせた当社社員が、円滑な応援業務（お客様の避難誘導、救護、案内等）を行えるよう、ワッペンを全社員に配布しています。



社員ワッペン



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（六田車庫）

10. 安全への取り組み(訓練・教育)

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ています。なお、社員提案により採用された「スモークマシン(発煙装置)」を訓練時に使用することにより、乗務員に実際の煙の流れを体感させています。



トンネル内火災対応訓練(近鉄名古屋駅地下トンネル内)

テロ対応訓練

駅、列車内でのテロ発生を想定し、テロ対応訓練を実施しています。



消防とのテロ対応合同訓練(橿原神宮前駅構内)

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となっており、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(大和高田駅)

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

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)

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、2018年2月、東京大学名誉教授 畑村洋太郎氏をお招きして、「失敗学からの提言～アクティブに働く思考回路を作れ～」と題した講演会を実施しました。



安全推進講演会

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



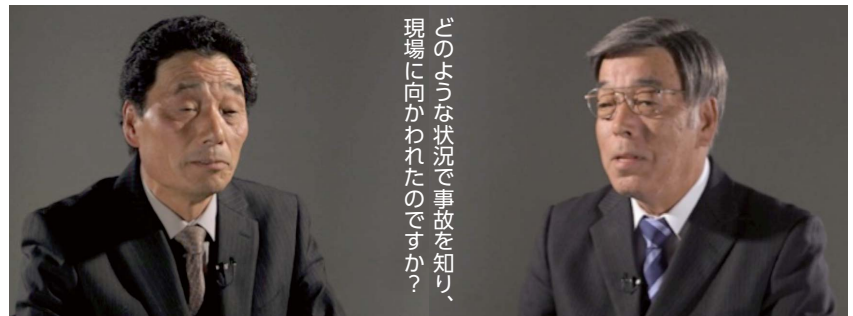
CAI教材 画面写真

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

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
(旧総谷トンネル列車衝突事故現場)



新入社員研修
(成願寺での精神訓話)

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。



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、2017年度には161億円を投入し、高架化、耐震補強、踏切保安設備・変電所機器等の更新改良、軌道整備、防災対策等様々な安全対策を行っています。2018年度も安全関連設備の投資として170億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
2017年度実績	211億円	161億円
2018年度計画	240億円	170億円

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

2018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、6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。

12. お客様・沿線の皆様へのお願い

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

ホームおよび車内でのお願い

- 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。
- ④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。
- ⑤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、車内通報押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。
- ⑥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。



非常通報ボタン



ポスター



車内通報装置



車内通報装置(通話機能付) 葛城山ロープウェイ無線機



ベビーカーご利用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ご注意ください。

12. お客様・沿線の皆様へのお願い

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ください。



お困りのお客様への助け合い

全国の交通事業者76社局と障害者団体を含む6団体が連携して、鉄道等をご利用になるお客さまが安全かつ安心して施設をご利用いただけるよう、ご協力をお願いしております。



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社局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。





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
<https://www.kintetsu.jp/cs/otoiawase.html>

「ご意見・ご要望」ページ
<https://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