

平成 18 年度 **安全報告書**



目 次

1	ごあいさつ	1
2	輸送の安全確保に関する基本的な方針	2
2-1	安全に関する基本方針	2
2-2	19年度 鉄道輸送安全目標	2
3	安全管理体制と方法	3
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
4	鉄道事故等について	7
4-1	鉄道運転事故	7
4-2	輸送障害	9
4-3	インシデント	9
5	行政指導等に対する措置の状況	11
6	安全への取組み	12
6-1	安全への投資	12
6-2	安全性向上対策	12
6-3	国土交通省令等の改正に対する取組み	19
6-4	社員教育・人材育成	19
6-5	緊急時対応訓練	21
6-6	鉄道テロ対策	22
6-7	ワンマン運転のご案内	23
7	お客さまとのコミュニケーションについて	25

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。また、鉄道事業に対するご理解を賜り、厚くお礼申し上げます。

名鉄グループは、鉄道やバスなどの交通事業をはじめとして、地域の皆さまの暮らしに密着した幅広いサービスを展開し、存立しております。地域の皆さまに、安心、快適、楽しさ、夢や感動を提供し、この地域で暮らしたい、暮らしてよかったと思えるように地域価値を向上させ、ひいては社会に貢献することを使命としております。

鉄道事業にとっては、今さら申し上げるまでもなく安全が全ての根幹を成すものであり、ひとたび安全が損なわれると、これまで築き上げてきた信頼も一瞬にして失われてしまいかねないと強く肝に銘じております。

鉄道輸送は、安全・安心・安定運行が求められますが、その際に最も大切なことは、一人ひとりの従業員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ことであると確信しております。

名鉄グループは、人々の豊かな生活を実現する事業を通じて、地域の皆さまから愛される、「信頼のトップブランド」を築いていくことを目指しておりますが、全ては「安全の確保」のうえに成り立っている事は申すまでもありません。

本報告書は、鉄道事業法等に基づき、主に平成18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

名古屋鉄道では平成17年12月に「名鉄グループ経営ビジョン」を策定し、中長期的視野で名鉄グループの将来像や方向性を明示しました。この中で名鉄グループが事業を通じ果たすべき役割や責任、社会に存在する意義を明確にし、新たな発展に向けた経営基盤強化のベクトルを提示しています。「地域価値の向上に努め、永く社会に貢献する」という「使命」のもとで、「私たち名鉄グループは、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』を目指します」という「経営理念」を掲げました。「経営方針」のひとつとして「お客さま満足を高める全社体制の確立」を挙げ、その大前提として「安全、安心の徹底」を掲げております。お客さま本位へのさらなる意識改革を図ることを目指しております。

2-1 安全に関する基本方針

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。

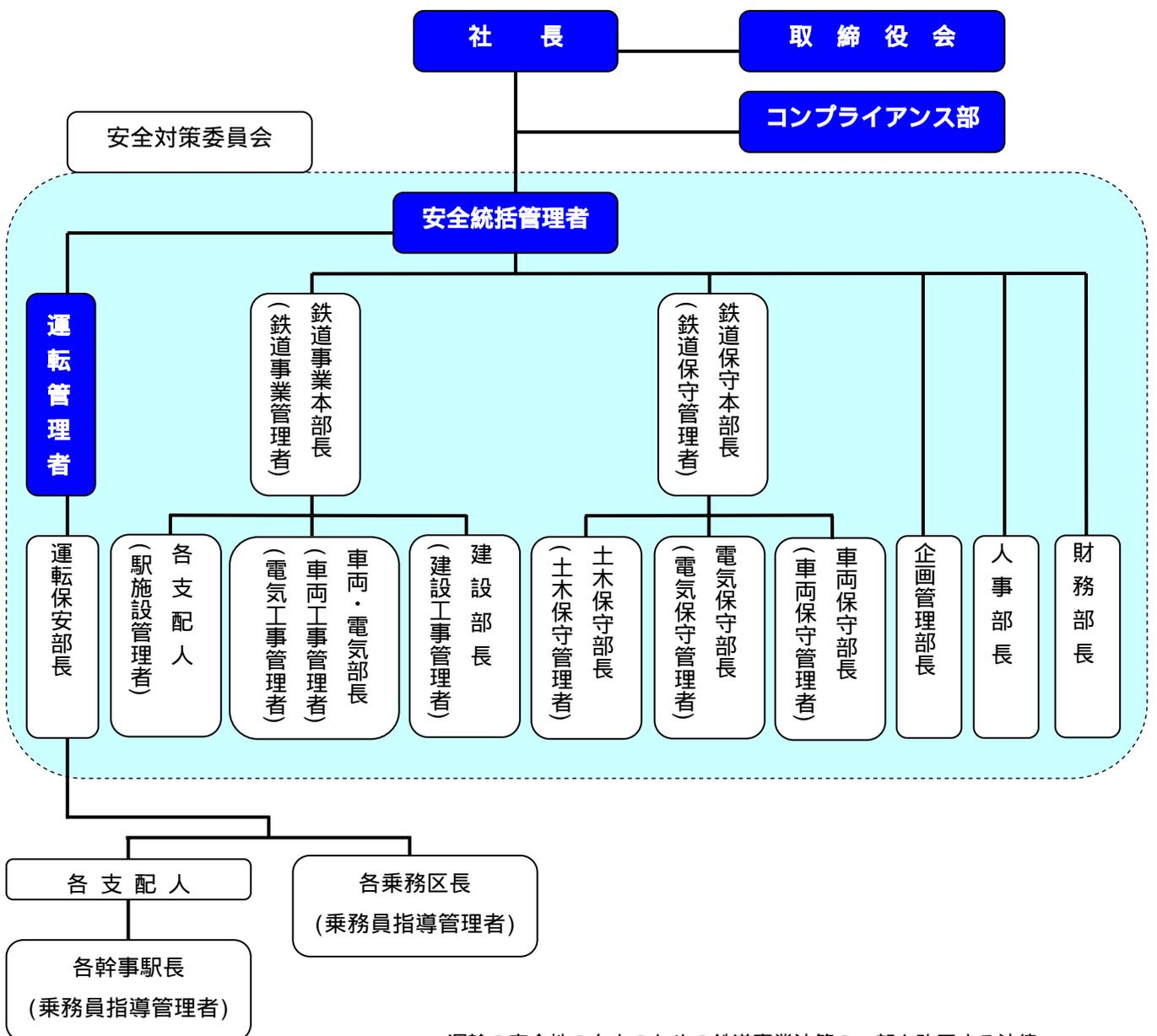
2-2 19年度 鉄道輸送安全目標

- ・ 安全管理規程に関し、更に理解を深め実践します。
- ・ トップをはじめとする経営層による現場巡視と現業係員との対話を各職場年2回以上実施します。
- ・ 本社管理者およびスタッフは、現場の会議に参加するなどして実態の把握に努めます。
- ・ 事故に至らなかったヒヤリ・ハットを収集・分析し、常に安全対策を講じる体制を作ります。

3 安全管理体制と方法

3-1 安全管理体制の確立

鉄道の安全性に関して、社会からの関心が非常に高まる中、運輸安全一括法が平成18年10月に施行され、鉄道会社には一層の安全管理体制の確立が求められています。名古屋鉄道では、鉄道安全管理規程を定めて安全管理体制の再確認を行うとともに、安全統括管理者、運転管理者を定め、国へ届け出ました。



運輸の安全性の向上のための鉄道事業法等の一部を改正する法律

3-2 管理者と役割

社 長	社長は、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。
鉄道事業管理者	安全統括管理者を補佐し、駅施設管理者、建設工事管理者、電気工事管理者及び車両工事管理者を指揮・統括する。
鉄道保守管理者	安全統括管理者を補佐し、土木保守管理者、電気保守管理者及び車両保守管理者を指揮・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。
駅 施 設 管 理 者	鉄道事業管理者の指揮の下、駅施設（土木保守管理者及び電気保守管理者が管理する鉄道施設を除く。）に関する事項を管理する。
建設工事管理者	鉄道事業管理者の指揮の下、土木・駅施設の新設・改良に関する事項を管理する。
電気工事管理者	鉄道事業管理者の指揮の下、電気施設の新設・改良（建設工事管理者が管理する電気施設工事を除く。）に関する事項を管理する。
土木保守管理者	鉄道保守管理者の指揮の下、土木施設の新設・改良（建設工事管理者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。
電気保守管理者	鉄道保守管理者の指揮の下、電気施設の新設・改良（建設工事管理者及び電気工事管理者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。
車両工事管理者	鉄道事業管理者の指揮の下、車両の新造・改良に関する事項を管理する。
車両保守管理者	鉄道保守管理者の指揮の下、車両の検査・保守に関する事項を管理する。
企画管理部長	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統括するとともに安全対策委員会を所管する。
財 務 部 長	輸送の安全の確保に必要な財務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、鉄道保守本部長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。

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、自らの安全に関する考え等を伝えるほか、現業職場との意見交換を行なうことにより双方向のコミュニケーションを確保しています。また、駅施設や検査場など技術部門の職場へも出向き、安全の管理状況を確認しています。

(2) 役員による職場巡回

毎年、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、役員は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、従業員への激励を行っています。



3-5 安全輸送運動の実施

安全輸送運動は、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」という大惨事の発生が発端で、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。

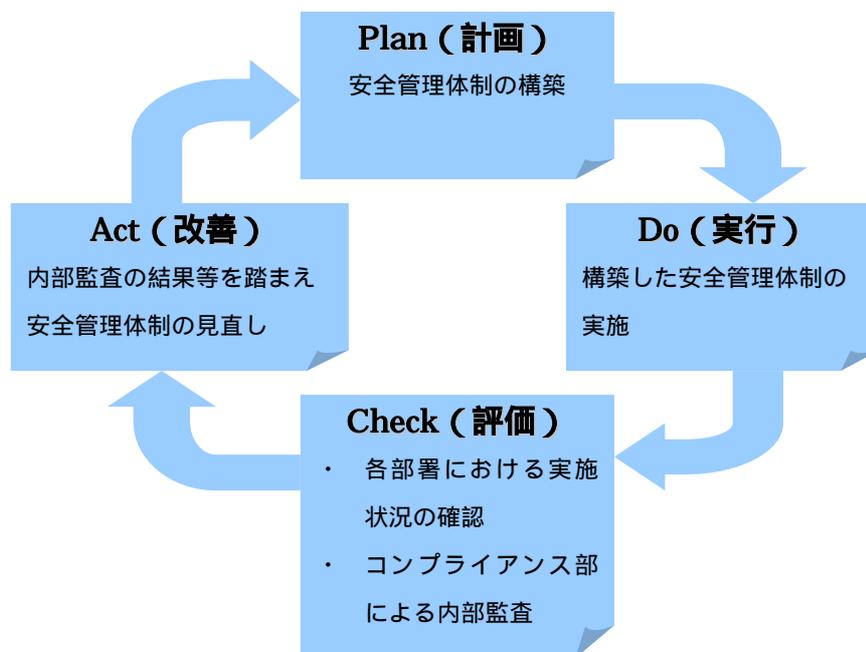
この事故を契機にATSの設置を進める等、あらゆる運転事故絶滅に向け、全職員が覚悟を新たにしました。

平成18年度には、第42回安全輸送運動を全社的に実施しました。

3-6 安全管理体制の見直し・改善

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コンプライアンス部が行います。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、関係する管理者にすみやかに報告をいたします。



PDCAサイクルの概念図

4 鉄道事故等について

平成18年度に名古屋鉄道で発生した鉄道事故等は、以下の[鉄道事故等の種類]に記載した鉄道運転事故が29件、輸送障害が45件、インシデントが2件であり、発生状況については4-1 鉄道運転事故、4-2 輸送障害、4-3 インシデントのとおりです。

[鉄道事故等の種類]

(1) 鉄道の事故

鉄道運転事故

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

輸送障害

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

(2) インシデント

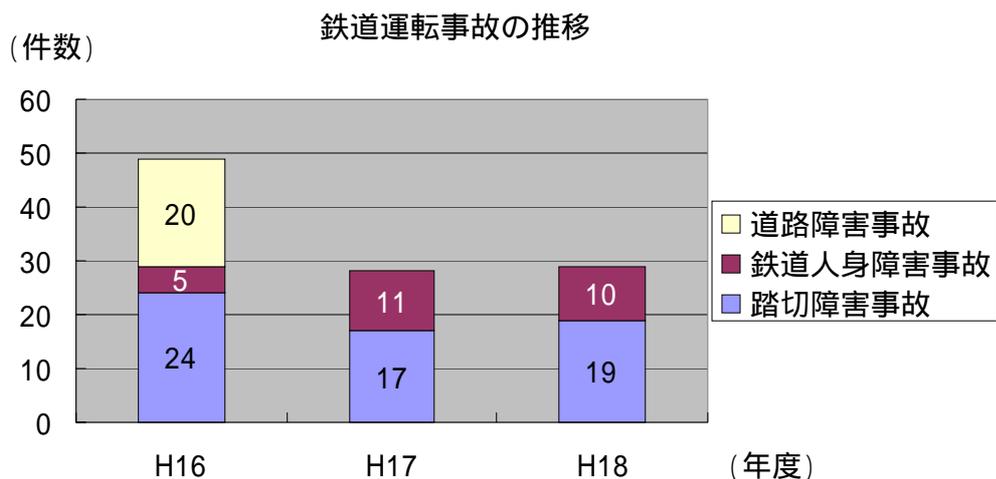
鉄道事故等が発生するおそれのある事態をいう

4-1 鉄道運転事故

(1) 鉄道運転事故の件数

名古屋鉄道で平成18年度に発生した鉄道運転事故は、踏切障害事故が19件、鉄道人身障害事故が10件で、合計29件でした。

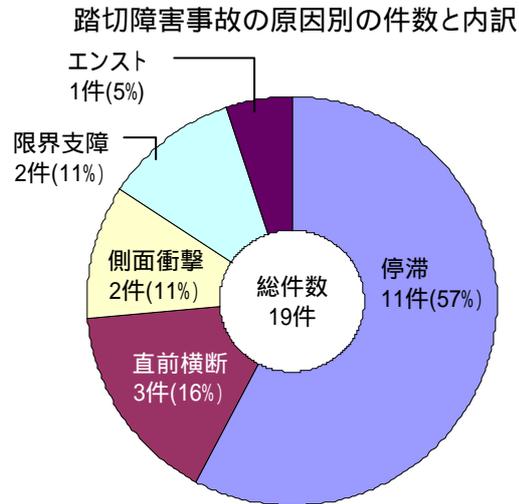
下のグラフは、名古屋鉄道で最近3年間に発生した鉄道運転事故の推移です。



踏切障害事故、道路障害事故、鉄道人身障害事故の件数は、自殺によるものを除きます。また、道路障害事故とは、踏切道以外の道路において、列車または車両が道路を通行する人または車両等と衝突し、または接触した事故のことをいいます。平成17年4月1日、軌道（岐阜市内線、美濃町線及び田神線）の廃止に伴い、平成17年度から、道路障害事故は発生していません。

(2) 踏切障害事故について

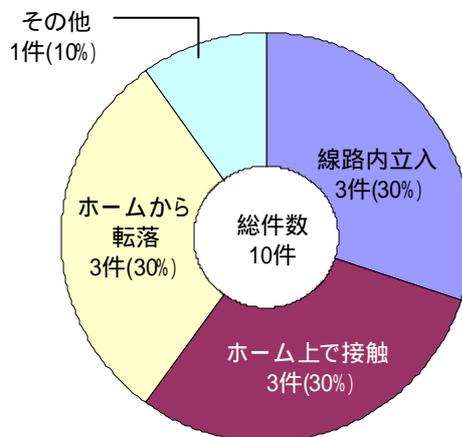
名古屋鉄道で平成 18 年度に発生した踏切障害事故は 19 件です。その全てが警報機や遮断機のある踏切で起きており、主な原因は、無理な横断によって踏切内に立ち往生する停滞、警報機無視による人や車の直前横断によるものです。



(3) 鉄道人身障害事故について

名古屋鉄道で平成 18 年度に発生した鉄道人身障害事故は 10 件です。主な原因は、線路内立入、ホーム上での接触、ホームからの転落となっております。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



4-2 輸送障害

輸送障害の件数

名古屋鉄道で平成18年度に発生した輸送障害は45件です。原因は、自然災害、内部原因、鉄道外原因による事故となっています。

下のグラフは、名古屋鉄道で最近3年間に発生した輸送障害の推移です。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。



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

鉄道外原因……列車妨害、踏切支障、線路内立入り及び自殺による飛び込みなどが原因のもの

4-3 インシデント

名古屋鉄道で平成18年度に発生したインシデントは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。

(1) 列車分離〔発生：平成18年10月11日(水)11時17分頃〕

モンキーパーク・モノレール線 動物園駅ホーム進入時、第1編成と第2編成を連結している連結器が外れ、列車が分離しました。

連結器内部のロッドの動作不良が原因であるため、ロッドの動作を点検する工具を作成し、点検体制の強化を図るとともにホームの反対側の連結状態も目視点検できるように確認ミラーを設置しました。

(2) 遮断前の踏切に列車進入〔発生：平成19年2月20日(火)21時59分頃〕

名古屋本線 神宮前～金山間 神宮前1号踏切(手動踏切)において、運転士が遮断かんが半開きの状態にあることに気付き緊急停止しました。

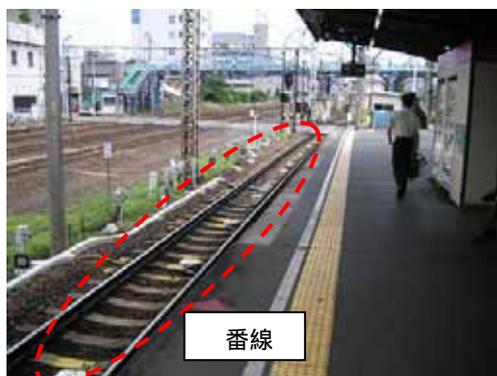
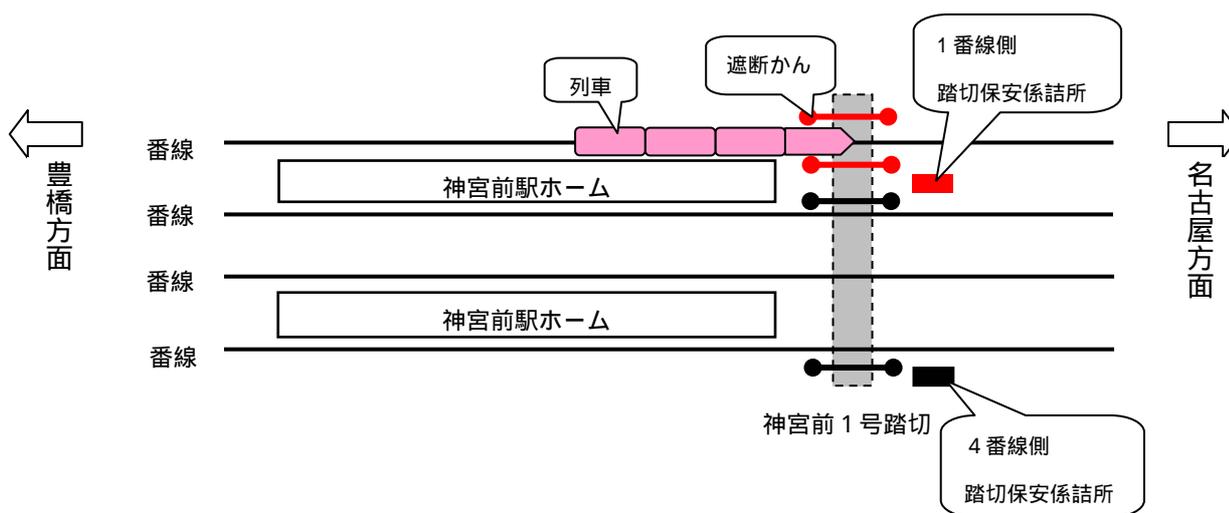
踏切保安係を配置し、踏切道を通過する列車等に対し、遮断機を閉じて道路を遮断する。

踏切保安係が、持ち場を離れ列車出発に対する注意を怠ったことが原因であったため、踏切遮断機の取扱い方の再教育と踏切保安係が持ち場を離れることのないよう、勤務体制を変更しました。また、運転士に対して、神宮前1号踏切が手動の踏切であることから特段の注意を払う必要があることを再教育しました。

(3) 遮断前の踏切に列車進入〔発生：平成19年4月13日(金)17時53分頃〕
(平成19年度発生)

名古屋本線 神宮前～金山間 神宮前1号踏切(手動踏切)において、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。

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こと及び運転士が踏切の状況確認をしなかったことが原因であり、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。



神宮前1号踏切に対するATSの設置

5 行政指導等に対する措置の状況

平成18年度は中部運輸局から2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18年 11月22日	<p>11月21日未明、砕石運搬作業車が逸走する事案が発生しました。</p> <p>中部運輸局鉄道部長より、作業車の逸走は重大な事故に結びつく恐れがあり、同種の事案が発生しないよう、早急に原因を究明し、再発防止を図るための措置を講じるよう指導を受けました。</p>	<p><対策></p> <p>ブレーキのない荷物用運搬台車(トロッコ)は、ブレーキ機能のある軌道用諸車と連結して使用するか、仮設の車止めを設けて逸走防止措置を講じた上でなければ使用しない。</p> <p>経験の少ない作業員の配置は、軌道工事責任者と職長(下請業者責任者)で打合せて決定する。</p>
平成19年 2月22日	<p>2月20日、名古屋本線神宮前1号踏切において、遮断かんが完全に降下していない状態で、列車が当該踏切に進入する事態が発生しました。</p> <p>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措置を講じるよう口頭による警告を受けました。</p>	<p><対策></p> <p>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。</p>
平成19年 4月16日 (平成19年度発生)	<p>4月13日、名古屋本線神宮前1号踏切において、再び遮断かんが上昇したままの状態が列車が当該踏切に進入するという事態が発生しました。</p> <p>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。</p>	<p>4-3 インシデント (9～10ページ)参照</p>

6 安全への取組み

名古屋鉄道ではこれまでも安全への取組みについては、ソフト・ハード両面で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。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。

6-1 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18年度は総額77億円（鉄道事業設備投資の45.8%）を投資しました。平成19年度は総額122億円（鉄道事業設備投資の56.5%）を投資し、安全・保安対策、検査場建設や車両の改良、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18年度(実績)	77億円	91億円	168億円	45.8%
平成19年度(計画)	122億円	94億円	216億円	56.5%

6-2 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ATSやCTCを始め、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。

CTC

CTC（Centralized Traffic Control）とは列車集中制御装置のことで、中央指令所から線区内の各駅の信号設備を集中制御するシステムです。これによって線区内の列車運行状況を監視し、より安全正確な鉄道サービスの提供を実現しております。



西尾指令 CTC

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。

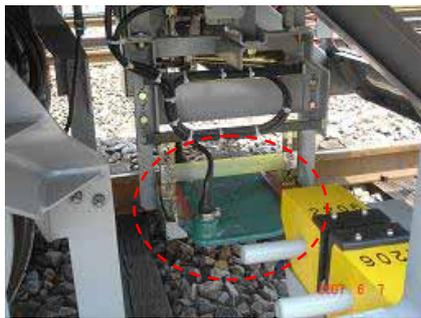


須ヶ口駅 P T C モニター画面

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、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。



A T S 車上装置



A T S 地上装置

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。

(2) 駅の対策

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18年度は8駅に増設し、整備対象107駅中、57駅（整備対象外の駅を含めると全線で合計71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。



非常通報ボタン

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。

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、列車とホームの間隙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、列車とホームの間隙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。

平成18年度は1駅に増設し、4駅に設置しています。



大森・金城学院前駅 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19年6月現在で、331編成中、156編成に設置し、整備率は47%です。



車両転落防止幌

駅集中管理システム

駅集中管理システムとは、駅係員がいない駅などに、自動券売機、自動改札機、自動精算機、インターホンなどを使用してお客さまへの乗車券および入場券の発売、改札、お問い合わせなどを係員のいる駅からご案内するシステムです。

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。

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。



「こども110番の駅」ステッカー

(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（平成19年9月現在）

線路	区間	距離
名古屋本線	本星崎～左京山	2.3キロ
常滑線	大江～名和	1.7キロ
三河線	三河知立～若林	1.7キロ
西尾線	碧海堀内～米津	2.3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



名古屋本線・鳴海駅付近

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
瀬戸線	小幡～大森・金城学院前	1.9キロ
河和線	成岩～上ゲ	1.3キロ
犬山線	石仏～江南	1.7キロ



西尾線・碧海堀内～米津間

(4) 踏切の安全対策

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。特に警報機・遮断機がついた第1種踏切は全踏切の98.5%に達しています。

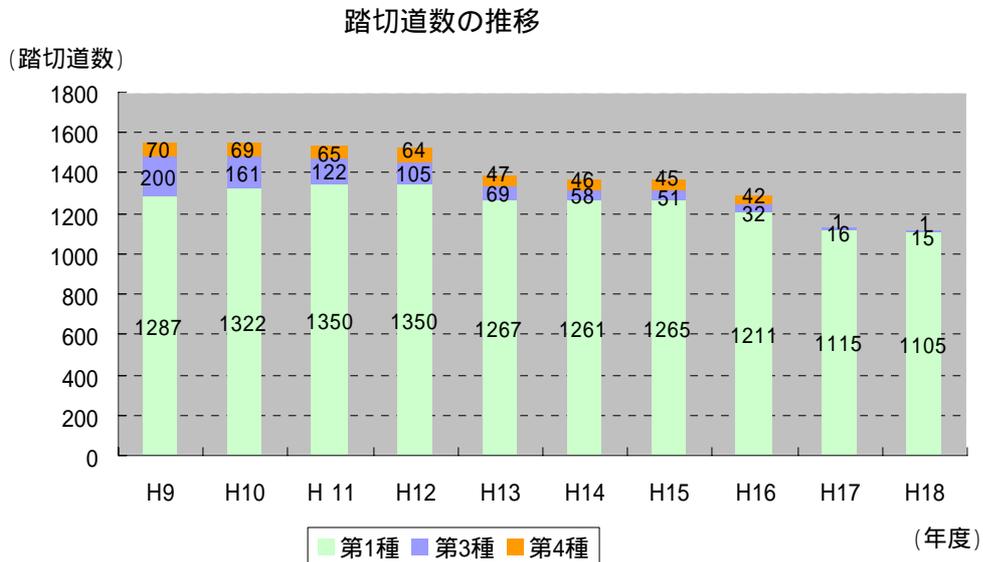
[踏切道の種類]

第1種・・・1日を通して踏切警手が遮断機を操作しているか、または自動遮断機が設置されている

第2種・・・1日のある一定時間だけ、踏切警手による遮断機操作が行われている

第3種・・・警報機が設置されている

第4種・・・第1種から第3種まで以外のもの



踏切支障報知装置

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。



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

視認性の向上

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。

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

急緩行選別装置

踏切は、電車がある定められた地点に到達すると警報機、遮断機が作動し始めます。速度、停車駅が違う列車種別に対して同じタイミングで作動させると、遮断かんが降りてもなかなか電車が来なかったり、すぐに電車が来たりするという現象が起きます。

これを防ぐために、電車の種別に合わせて作動開始のタイミングを変化させて電車が踏切を通過する40～50秒前に警報機、遮断機が動作するようにしたものが、急緩行選別装置です。

踏切安全の日

踏切事故を防止するために、踏切保安設備の充実や踏切の統合・廃止及び立体交差を推進し、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「23日をふみきり安全の日」と設定し、毎月23日に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

(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、平成12年に6箇所、平成15年に1箇所増設し、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、平成18年度に10箇所増設し、現在12箇所に設置しています。



風速計

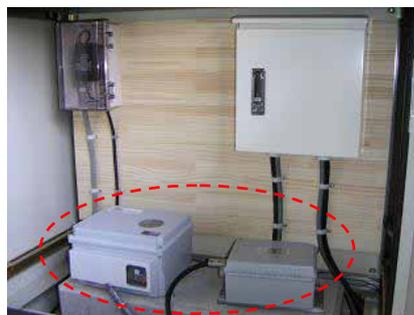
地震対策

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。震度が概ね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。

平成17年3月に東海地震、東南海・南海
地震に備えて、地震計設置箇所の見直し
を行いました。

「緊急地震速報」

平成17年3月から運転指令に緊急地震速報の試験システムを設置し、受信をして
いました。また、気象庁から提供される緊急地震速報を列車無線により自動的に列車へ非
常通報する「地震警報システム」を平成19年度中に導入いたします。



地震計

6-3 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、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ATSの設置を進めています。さらに、運転士の異常時に列車を自動的に停止させる装置の設置、列車の運転状況を記録する装置の設置及び防護無線装置の自動給電化を全ての車両に整備していきます。また、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おります。

6-4 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) 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 >

(2) 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。

(3) 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。

(4) 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。

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。

鉄道乗務員教育(鉄道運転士科)教習風景

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(CAI)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。



6-5 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18年8月31日、築港線 大江駅～東名古屋港駅において、踏切障害事故を想定した列車脱線事故復旧訓練を約200人の社員が参加して実施いたしました。

訓練の内容は、実際に電車を脱線させた上で、対向列車の防護（緊急停止手配）
列車無線による通報 負傷者の救出・救護 車内での案内放送及び旅客の誘導案内 事
故現場における通信網の確保 救援車両の運転 情報の収集と連絡 代行バス手配 復
旧作業（車両・電気・土木関係） 指揮命令系統の確認です。



対向列車の防護



復旧作業



情報の収集と連絡

(2) テロ事案対処訓練

平成18年11月22日、名古屋本線 鳴海駅（高架化開業前の新駅）において、化学剤テロが発生した場合や、爆発物と思われる不審物が発見された場合を想定し、負傷者への対応、乗客の避難誘導、大面積の除染作業等の各種対策を警察（56人）、消防（20人）、自衛隊（7人）及び名古屋鉄道（36人）の各機関が連携しながら総勢約119人による訓練を実施いたしました。



お客さまの避難誘導



負傷者の救出



除染作業等

6-6 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4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。



(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。



(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。



(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。



6-7 ワンマン運転のご案内

ワンマン運転列車には、車掌は乗務いたしません。駅では、運転士が扉を開け、出発する際には運転士が安全確認を行い扉を閉めます。また、車内放送は自動放送によりご案内を行い、緊急時は運転士がご案内を行います。

ワンマン運転区間は、以下の通りです。

(1) 西尾線(西尾～吉良吉田間)・蒲郡線(吉良吉田～蒲郡間)

出発時の安全確認

電車のドアの開閉は運転士が行い、出発の際は駅の係員もしくは運転士がホームの状態を確認しています。

非常時に運転士へ連絡するとき

各車両(2ヵ所)に設置された非常通報用インターホンの赤いボタンを押すことにより、運転士と通話ができます。



非常通報用インターホン

(2) 三河線(知立～猿投間)

発車時の安全確認

ホームにはホームセンサーを設置して、列車発車時の安全確認を行います。電車の扉を閉めた後、または発車時にホームセンサーをさえぎりますと電車は直ちに停止します。



三河線(知立～猿投間)ホームセンサー

ホームセンサー

柱と柱の間には、人や物を検知する光(センサー)が通っています。光(センサー)は目には見えません。電車からお降りになりましたら、ホームセンサーをさえぎらないよう、ホーム黄線の内側をお歩きください。

非常時に運転士へ連絡するとき

各車両(2ヵ所)に設置された非常通報用インターホンの赤いボタンを押すことにより、運転士と通話ができます。

踏切で異常が発生したとき

自動車を通ることができる踏切には、通行中の方が異常を発見したとき、運転士に知らせることができる非常ボタンを設置しております。

転落防止幌

各車両間には、お客さまがホームから転落するのを防止する幌を設置しています。

案内表示機・放送システム

ホーム上に電車の接近等をお知らせする、案内表示機と放送システムを設置しています。

(3) 三河線（知立～碧南間）

出発時の安全確認

電車のドアの開閉は運転士が行い、出発の際は駅の係員もしくは運転士がホームの状態を確認しています。

非常時に運転士へ連絡するときは

各車両（2カ所）に設置された非常通報用インターホンの赤いボタンを押すことにより、運転士と通話ができます。



三河線（知立～碧南間） 運転台モニター画面

(4) 小牧線

上飯田駅のホームゲート

ホーム上において、お客さまの乗降時に電車の扉と連動してゲートの開閉操作を行い、乗降以外は閉じた状態で、お客さまをホームからの転落や電車との接触から守ります。

ドアの開閉操作や安全確認

運転士が運転室内に設置したモニター画面でお客さまの乗降を見ながらドアの開閉操作を行います。

（上飯田駅では電車のドアを開閉することによりホームゲートが連動して開閉します）

非常時に運転士へ連絡するとき

各車両（2カ所）に設置された非常通報用インターホンの赤いボタンを押すことにより、運転士と通話ができます。

運転士が直ちに応答できないときは、列車の運行状況を監視している運転指令員が応答します。

駅ホームで異常が発生したとき（上飯田駅以外）

ホームに設置してあります「非常通報ボタン」を押すと、駅へ進入する電車または発車する電車の運転士に異常を知らせることにより停止手配を行います。



上飯田駅 ホームゲート



小牧線 運転台モニター画面

7 お客さまとのコミュニケーションについて

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 19 年 (2007) 9 月
名古屋鉄道株式会社