

# 安全報告書

## 2010



# 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 21 年度 安全重点施策の実施結果	3
2-3	平成 22 年度 安全重点施策の策定	4
<b>3</b>	<b>安全管理体制と方法</b>	<b>5</b>
3-1	安全管理体制の確立	5
3-2	主な管理者と役割	5
3-3	安全対策委員会	6
3-4	経営層による現場とのコミュニケーション確保	6
3-5	安全管理体制の見直し・改善	7
3-6	ヒヤリ・ハット活動	8
<b>4</b>	<b>安全への取組み</b>	<b>10</b>
4-1	安全への投資	10
4-2	安全性向上対策	10
4-3	社員教育・人材育成	25
4-4	緊急時対応訓練	27
4-5	鉄道テロ対策	29
<b>5</b>	<b>鉄道事故等について</b>	<b>30</b>
5-1	鉄道運転事故	30
5-2	輸送障害	31
5-3	インシデント	31
5-4	主な事故事例と再発防止対策	32
<b>6</b>	<b>お客さま、沿線の皆さまとともに</b>	<b>33</b>

# 1

## ごあいさつ

---



名古屋鉄道株式会社

取締役社長 山本 亜土

### 2010 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。

鉄道は、安全・安心・安定輸送と快適なサービスを提供することが求められています。その中でも「安全の確保」が一番大切なものであると考えています。

名古屋鉄道では、鉄道安全管理規程に定めた安全に関する基本方針に基づき、「安全重点施策」を策定しております。平成21年度の安全確保の取組みを振り返り、安全管理体制向上に向けて十分な議論をし、その結果を踏まえて平成22年度の新しい施策を策定しました。

安全重点施策で、安全確保についての目標と具体的な手段を定め、教育・訓練の充実や情報の共有化、コミュニケーションの確保の取組みをすすめております。また、保安設備の増強・バリアフリー化・車両の更新・連続立体交差化事業の推進など、毎年、巨額の設備投資を継続しております。

大切なのは、「安全確保」を言葉だけではなく、必ず実現させようとする強い意志を役職員の一人ひとりが築き上げることであると考えています。

役職員一人ひとりが、安全確保の意味や大切さを認識し、自発的に安全確保の取組みを行なうことのできる企業風土のさらなる醸成に努め、全社一体となった安全・安心・安定輸送の完遂を目指します。

本報告書は、主に平成21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。

是非、ご覧下さいますようお願いいたします。

## 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

平成 18 年 10 月に「鉄道安全管理規程」を定めるとともに、輸送の安全を確保するための基本的な方針「安全に関する基本方針」を策定して、鉄道事業に従事する全役職員が一丸となって安全体制強化に向けた取組みを行なっています。

### 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。

「安全に関する基本方針」を役職員一人ひとりに周知徹底するため、各職場に掲示するとともに携帯カード(P4 参照)を個人に配布し、携帯させています。併せて「鉄道安全管理規程ダイジェスト版」を個人に配布し、各職場内教育・ミーティング等に活用し、安全最優先の姿勢の徹底を図っています。



鉄道安全管理規程ダイジェスト版

## 2-2 平成 21 年度 安全重点施策の実施結果

安全性向上のため、鉄道安全管理規程に基づいて策定した平成 21 年度安全重点施策の実施結果の要旨は下記の通りです。

### 1 有責事故ゼロの達成

当社係員が原因による鉄道運転事故・インシデントならびに旅客列車の運休や 30 分以上の遅延を「有責事故」として当社独自に位置づけて取り組みました。

ヒヤリ・ハット情報の活用や、過去の事故事例などを教訓に指導・教育を行いヒューマンエラーの撲滅を目指していましたが、平成 21 年度は当社係員の責任による旅客列車の運休を 2 件発生させ、「有責事故ゼロ」の達成はできませんでした。(状況は、P32「5-4 主な事故事例と再発防止対策」の項をご覧ください。)

### 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

平成 21 年 12 月にはじめて開催した「ヒヤリ・ハット取り組み活動発表大会」において、鉄道総合技術研究所より講師を招いた安全講演を社長、安全統括管理者をはじめ、輸送安全に係る各部の部長、課長及びスタッフを対象に実施しました。また、業務教育・人材教育のカリキュラムには、鉄道安全管理規程の講義など安全マネジメントに関する教育を組入れ、安全意識の高揚を図っております。

役員による職場巡視及び本社・現場の管理監督者による現場巡視を、年末年始の輸送安全総点検等の機会をとらえて積極的に実施しています。また、平成 21 年 9 月より、現場で行われている各種会議に役員、担当部長等が参加し、意見交換を行う「ふらっとミーティング」を開催しています。「ふらっと」とは、階層、組織等関係なく同じ立場、「ふらっと」集まるという 2 つの意味を持っています。社長自らが危機意識の共有と意識改革のきっかけづくりの場として取り組み、現場とのコミュニケーションの確保に努めています。

### 3 安全関連設備の整備継続

安全関連設備の保守・整備は、計画通り順調に推移いたしました。(設備面の安全対策状況は、P10「4-2 安全性向上対策」の項をご覧ください。)

引き続き、輸送の安全を確保するため、安全に対する意識や知識・技能の習熟といったソフト面と、設備・機器の整備といったハード面の両面を継続して推進します。

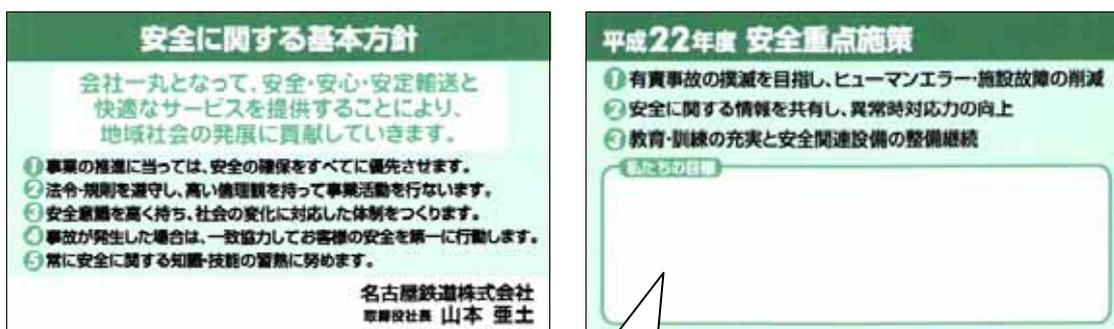
## 2-3 平成 22 年度 安全重点施策の策定

平成 21 年度安全重点施策の実施結果を踏まえて、輸送の安全を確保するための目標と、それを達成するために実施する内容を平成 22 年度安全重点施策として策定いたしました。

### 平成 22 年度 安全重点施策

- 1 有責事故の撲滅を目指し、ヒューマンエラー・施設故障の削減
- 2 安全に関する情報を共有し、異常時対応力の向上
- 3 教育・訓練の充実と安全関連設備の整備継続

平成 22 年度安全重点施策を受け、各部署では部署毎の業務内容にあわせた目標を作成し、取組みを行っています。各部署での結果については、四半期ごとにまとめ、安全統括管理者に報告を行い、さらに安全統括管理者は安全重点施策の進捗状況・問題点などを社長に報告しております。



携帯カード：表（安全に関する基本方針）

携帯カード：裏（安全重点施策）

各部署、職場の目標を  
書きます。

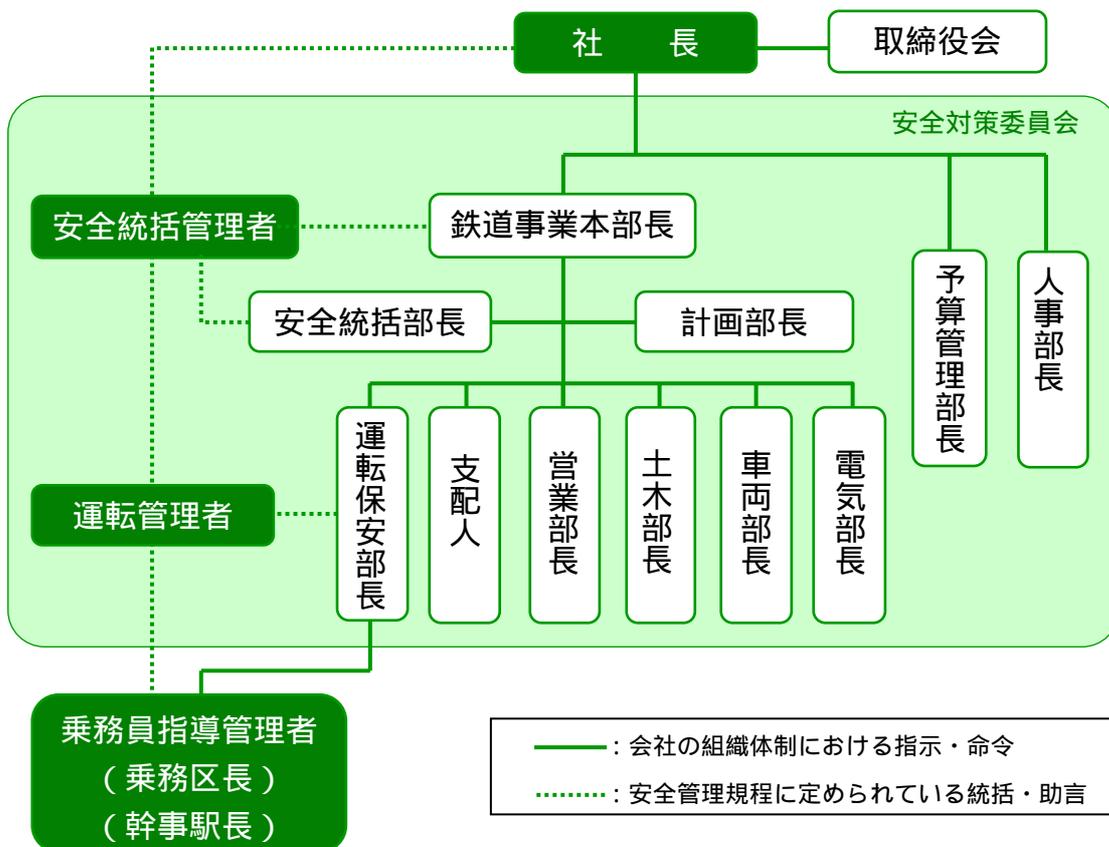
役職員は、上記のカードを携帯し、安全に関する基本方針と安全重点施策について、いつでも確認できるようになっています。

# 3

## 安全管理体制と方法

### 3-1 安全管理体制の確立

当社では、社長を最高責任者とし、安全統括管理者、鉄道事業本部長、運転管理者、運転保安部長、乗務員指導管理者及び関係部長などの役割を明確にした安全管理体制を構築しております。



### 3-2 主な管理者と役割

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管理する。
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。
乗務員指導管理者 (乗務区長) (幹事駅長)	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。

### 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います。安全対策委員会は、安全統括管理者のほか、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回以上開催しています。

平成22年3月の安全対策委員会においては、平成21年度の安全重点施策の実施結果、ヒヤリ・ハット取組み活動結果及び内部監査の結果等に基づき、委員による審議を行い、平成22年度安全重点施策を策定しました。



安全対策委員会の様子

### 3-4 経営層による現場とのコミュニケーション確保

社長や安全統括管理者をはじめとする役員は、自社行事である安全輸送運動(9月)及び年末年始輸送安全総点検(12月)等の機会をとらえて職場巡視を実施し、輸送の安全確保の取組み等について確認しています。また、巡視とは別に現場で行われている各種会議に役員、担当部長等が参加し、意見交換を行う「ふらっとミーティング」を開催するなど現場とのコミュニケーション確保に努めています。



職場巡視



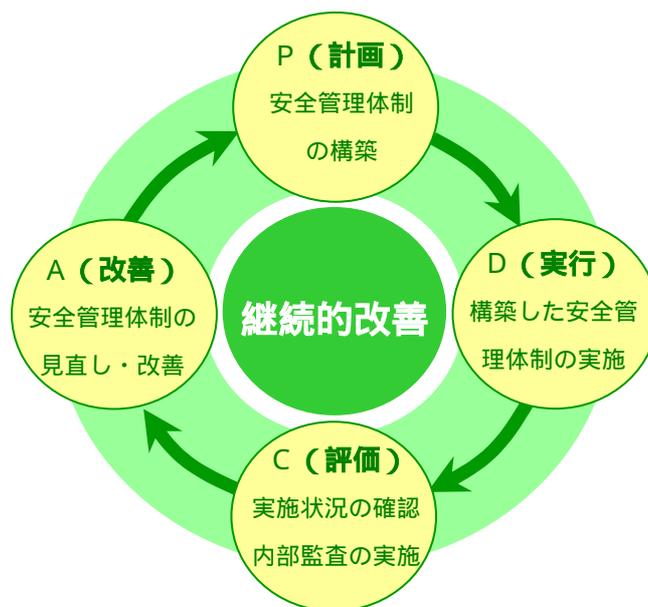
ふらっとミーティング

### 3-5 安全管理体制の見直し・改善

各部署では、定めた目標についてどこまで進んでいるのか、を四半期ごとに確認しているほか、安全管理体制の実施状況を確認するための内部監査を安全統括部が定期的に実施しています。

それら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サイクルにより、適宜の見直しと継続的改善を図っています。

平成21年11月に内部監査を実施し、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した。また、平成22年5月には、フォローアップ監査を実施し、是正措置の実施状況を確認しました。



安全管理体制に係わるPDCAサイクル

## 3-6 ヒヤリ・ハット活動

当社は、平成 19 年 9 月より全社的なヒヤリ・ハット活動の取組みをはじめました。「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 P D C A 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活性化に努めています。

### 1 ヒヤリ・ハット取組み活動発表大会

平成 21 年 12 月に「ヒヤリ・ハット取組み活動発表大会」を社長、安全統括管理者をはじめとした経営者から従業員までを対象として実施しました。第 1 部で鉄道総合技術研究所より講師を招いた安全講演を実施し、続いて第 2 部で社内各部署が日頃のヒヤリ・ハット取組み活動について発表を行いました。

この発表大会では、安全に対する意識の向上を図ると共にヒヤリ・ハットの対応スキル向上と共有化の促進を目指しました。



講師を招いた安全講演



各部署の発表

## 2 ヒヤリ・ハット報告による改善事例

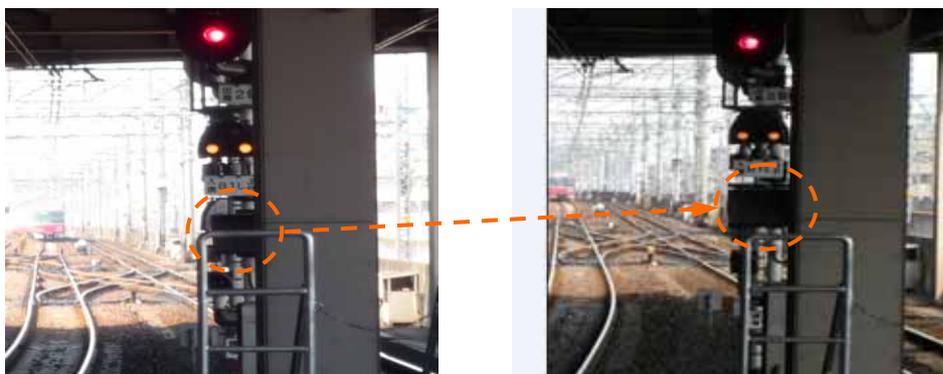
### 【改善事例 1】

ヒヤリ・ハット報告

名鉄一宮駅バリアフリー工事によるホーム嵩上げに伴い、ホーム端の柵も高くなり入換信号機の進路表示器と柵の一部が重なって表示器の確認がしにくくなった。

改善

入換信号機・進路表示器をそれぞれ 20 c m 上方へ移設し、確認し易くしました。



改善前

改善後

### 【改善事例 2】

ヒヤリ・ハット報告

東枇杷島 4 号・5 号踏切は、踏切長が長く、警報機が鳴り始めてから渡られると、歩行者は渡りきれないことがある。

改善

上り線に掲出されている注意掲示板 2 箇所を新型に更新。未設置だった下り線側の 2 箇所にも注意掲示板を設置しました。



注意掲示板

## 4 安全への取組み

### 4-1 安全への投資

当社では、安全関連設備投資として、平成 21 年度は約 100 億円を投資しました。平成 22 年度は安全関連設備への投資は約 47 億円に留まりますが、これは新車両導入が一段落したことや大型保守用機械が平成 21 年度に竣工したことなどによります。安全・保安対策、車両の新造、高架化、土木・電気施設の改良、踏切保安設備の新設・改良などを計画的に実施し、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
平成 21 年度(実績)	100 億円	32 億円	132 億円
平成 22 年度(計画)	47 億円	81 億円	128 億円

### 4-2 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しています。当社は CTC・PTC・ATS 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。

##### (1) 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。

##### (2) PTC

PTC (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。



岐阜指令 PTC

### (3) 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、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、列車が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・分岐器・線路終端等へ列車が進入する際の速度超過防止用 A T S を設置することが必要となりました。曲線進入速度超過防止用 A T S 及び線路終端防護用 A T S についてはすでに設置を完了しました。また、分岐器に対する A T S、踏切道に対する A T S 等についても順次設置を進め、平成 28 年度内に設置を完了する予定です。

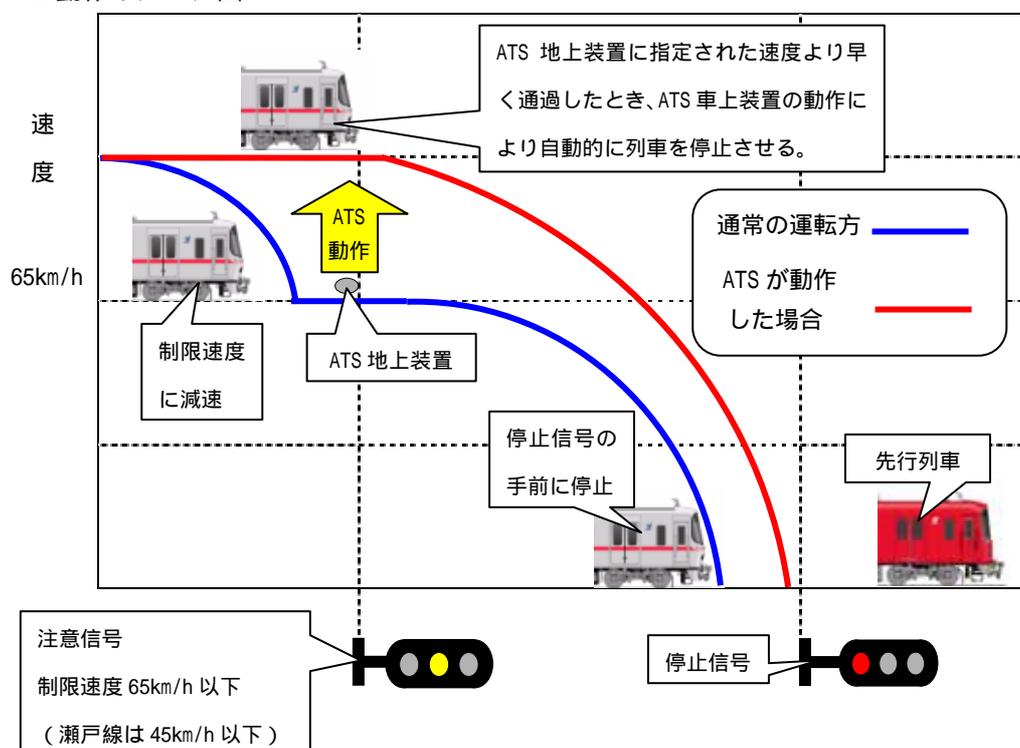


A T S 車上装置



A T S 地上装置

#### A T S 動作イメージ図



#### (4) 列車無線

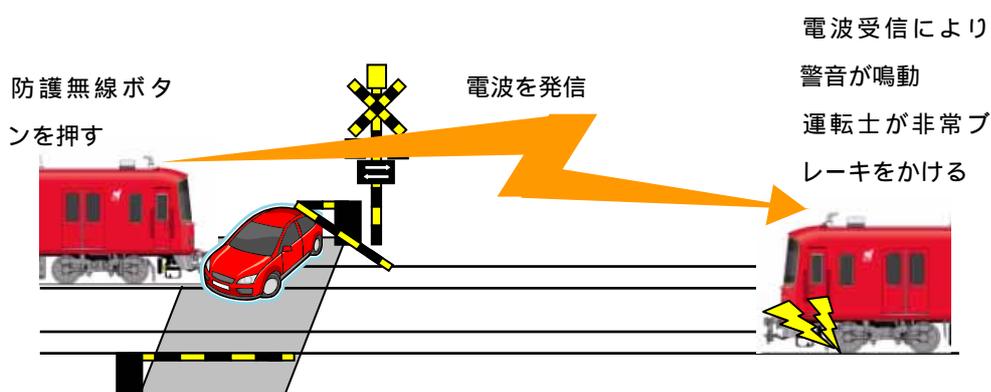
列車無線とは、運転指令と列車の運転室を無線で結び、列車の安全運行に必要な情報を相互に収集し、運行を安全かつスムーズにするものです。平常時の運転指令との業務連絡はもちろん、災害時の状況報告、指示連絡に大きな威力を発揮しています。

#### (5) 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信し、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22年6月末現在、324編成中、291編成搭載し、搭載率89.8%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28年度に完了予定です。



防護無線の動作イメージ図



## 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、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。

### (1) 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 21 年度は 9 駅に増設し、これにより計 99 駅に設置しました。今後も順次導入を進め、平成 25 年度までには 121 駅において設置する予定です。

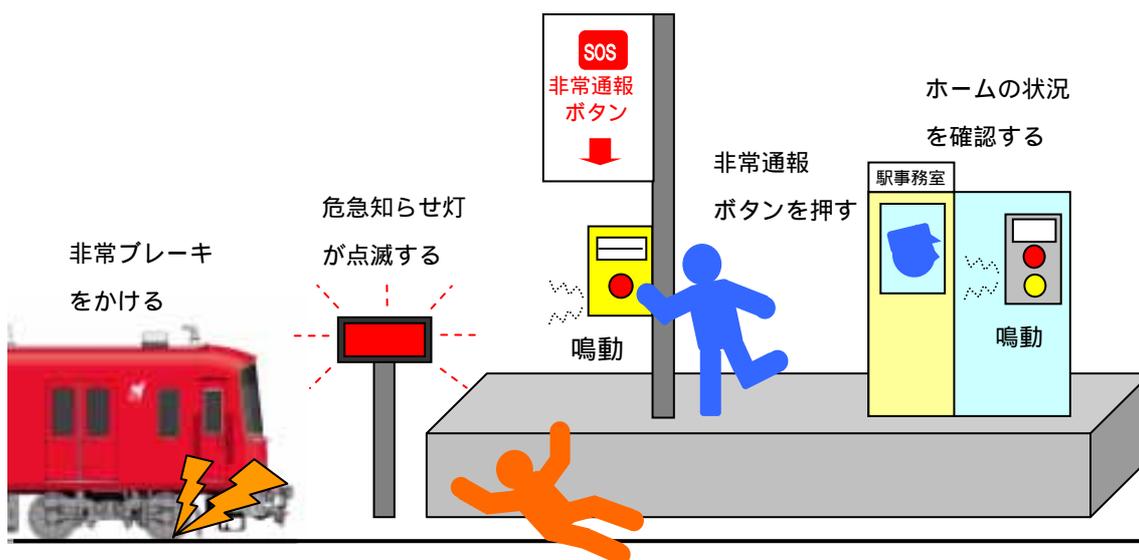
#### 名古屋鉄道からのお願い

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迷わず押してください。



非常通報ボタン

#### 列車非常通報装置の動作イメージ図



## ( 2 ) 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ることで、お客さまに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 8 駅に設置しています。



転落防止装置

## ( 3 ) 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。

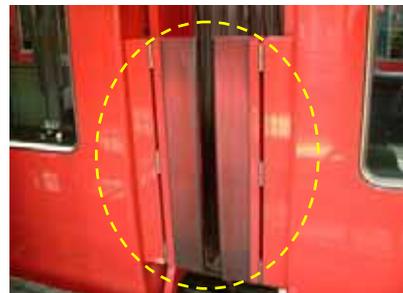


転落検知装置

## ( 4 ) 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 22 年 6 月末現在で、315 編成中、214 編成に設置し、整備率は 67.9%です。



車両転落防止幌

## ( 5 ) ホーム下待避スペース

ホーム下に待避する空間のない駅では、お客さまが万が一転落した場合を考慮した待避スペースを設置しています。

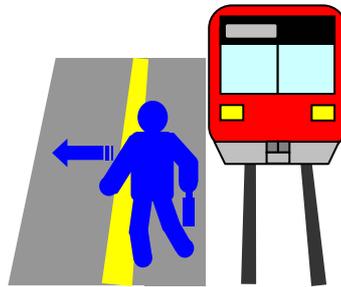
平成 21 年度は、9 駅に設置しました。



ホーム下待避スペース

### 名古屋鉄道からのお願い

ホームからの転落、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。



## 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鉄道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。

### (1) 三河線・三河八橋駅付近高架化

当社では、平成 21 年 12 月 12 日から三河八橋駅付近約 1.7 km (三河知立～若林間) を、高架線に切り替えて運行を開始しました。

これは、平成 21 年度から豊田市と協力して進めてきた鉄道高架事業によるもので、これにより同区間の踏切 6 箇所が除去されました。



三河線・三河八橋駅～若林駅間



三河線・三河八橋駅

(2) 現在工事中

工事件名	線路	区間	距離
三河八橋駅付近 高架化工事	三河線	三河知立～若林	1.7キ口
喜多山駅付近 高架化工事	瀬戸線	小幡～大森・金城学院前	1.9キ口
太田川駅付近 高架化工事	常滑線 河和線	新日鉄前～尾張横須賀 太田川～高横須賀	2.0キ口 0.7キ口
青山駅付近 高架化工事	河和線	成岩～上ヶ	1.6キ口
布袋駅付近 高架化工事	犬山線	石仏～江南	1.8キ口
知立駅付近 高架化工事	名古屋本線 三河線	一ツ木～牛田 重原～三河八橋	1.6キ口 2.7キ口



太田川駅付近高架化工事



青山駅付近高架化工事

## 4 踏切の安全対策

当社では、鉄道の立体交差化、踏切の統合・廃止、保安設備の整備などに毎年巨費を投じて、踏切事故防止に努めています。

### (1) 踏切障害物検知装置

踏切内での落輪や停滞などによる踏切事故を防ぐため、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。しゃ断桿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

### (2) 非常ボタン

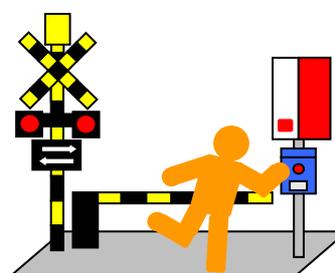
踏切付近に設置された非常ボタンを押すと、表示装置により列車の乗務員に踏切で異常があることを知らせます。



非常ボタン

### 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。



( 3 ) オーバーハングせん光灯

道路に張り出す形で設置するせん光灯をオーバーハングせん光灯といいます。遠くから踏切に接近する自動車に対して、視認性を向上し警告することができます。



オーバーハングせん光灯

( 4 ) 光るしゃ断桿

交通量の多い踏切のしゃ断桿に、超高輝度LEDを順次取付け、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。



光るしゃ断桿

( 5 ) 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と停車位置を明確にします。

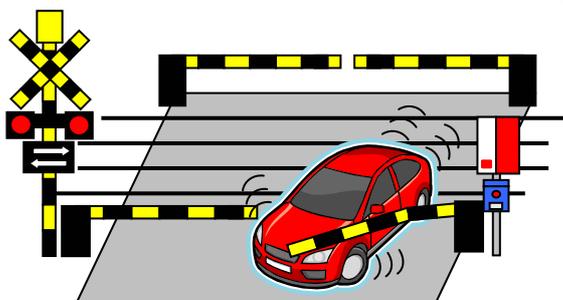


カラー舗装

名古屋鉄道からのお願い

警報機が鳴り出したら、絶対に渡らないで下さい。

万一、車が踏切内に閉じ込められたら、車でしゃ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。

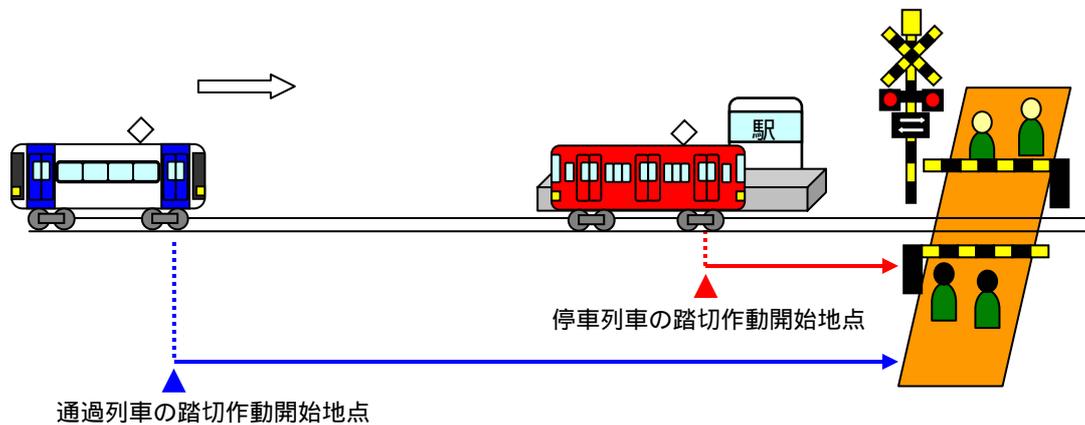


( 6 ) 急緩行選別装置

踏切は、電車がある定められた地点に到達すると警報機、しゃ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、しゃ断桿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、しゃ断機が動作するようにしたものが、急緩行選別装置です。

急緩行選別装置のイメージ図



## 5 線路の安全対策

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。当社では、線路のさまざまな強化対策を実施し、安全確保に努めています。

### (1) 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、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線路の状態を把握するとともに、防音型のマルチプルタイタンパーやレール削正車などにより、安全で快適な線路づくりに努めています。



保線作業

### (2) ロングレール化

線路には、温度変化による伸び縮みに対応するため、レールとレールの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 258km（平成 22 年 3 月 31 日現在）をロングレール化しています。



マルチプルタイタンパー

### (3) レール削正車

当社では、軌道保守管理の新しい手法として、レール削正車を平成 22 年 4 月に導入しました。

レール削正車は、車体の下に装備された 16 個の砥石を高速回転させ、レール頭頂面の細かな傷や凸凹を削り取るものです。これにより、レール寿命の延伸、振動・騒音の軽減や、乗り心地向上への効果が期待できます。



レール削正車

## 6 車両の安全対策

### (1) 車両の検査

当社では、7ヶ所の検査場・検車区において定期的に車両の点検を行い、安全運行に努めています。車両の増備や高性能化に対応するため、平成17年5月に新川検車区を改良しました。また、平成19年6月には、老朽化していた喜多山検車区を尾張旭に新設・移転するなど車両の検査能力を高め、一層の安全性向上に努めています。



車両の検査

### (2) 車両の新造

平成21年度に通勤型車両5000系24両(4両組成6編成)と瀬戸線専用の通勤型車両4000系16両(4両組成4編成)を新造し、旧型車両の更新を図りました。



5000系車両



4000系車両

## 7 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。当社では、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。

### (1) 降雨対策

降雨時の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、常滑線に土砂崩壊検知装置を設置し、計測された雨量などを基に列車の運転に関する規制を行っています。

現在、自動雨量計を 25 箇所、土砂崩壊検知装置を 3 箇所設置しています。



雨量計

### (2) 強風対策

台風や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。

現在、風速計を 12 箇所に設置しています。



風速計

### 名古屋鉄道からのお願い

強風による飛来物が架線に引っかかると、電車の安全運行に影響を及ぼします。

農業用などの大きなビニールは風に飛ばされないよう固定するなど、ご協力をお願いします。



### (3) 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地震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25ガル(震度4相当)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。

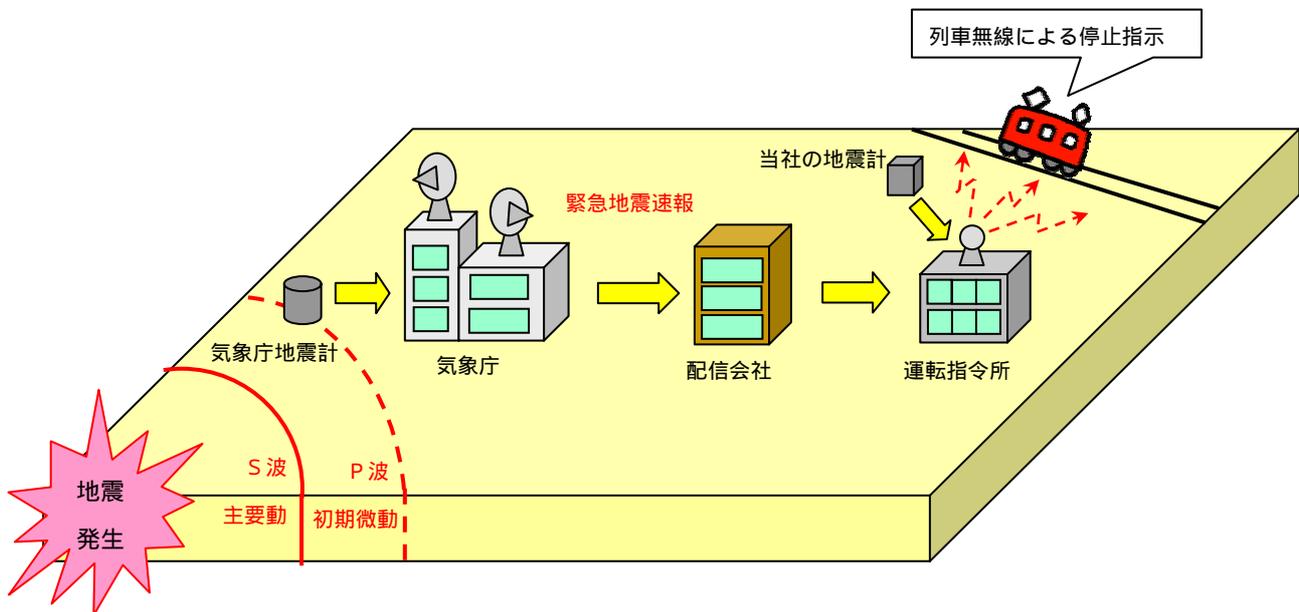


地震計

### (4) 緊急地震速報

地震による被害を軽減することを目的に、緊急地震速報を受信するための装置を運転指令室に設置しています。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。

緊急地震速報イメージ図



## 8 国土交通省令等の改正に対する取組み

当社では、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 28 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 28 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	運転士に対して、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の点呼時に酒気を帯びていないことを確認しています。

項目 1～4 については、法律に定められた期間内に設置完了予定です。



運転士異常時列車停止装置  
（EB装置）



運転状況記録装置



アルコールチェック

## 4-3 社員教育・人材育成

当社は、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、従業員一人ひとり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

#### (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＞  
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。

#### (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、職場の課題解決技法、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。

### 2 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。

平成21年度は、各教育カリキュラムにおいて、延べ24回実施いたしました。



安全マネジメント教育

### 3 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。

#### 運転士の養成教育

##### 1. 学科講習

国土交通省から指定を受けた教習所で、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。また、コンピュータグラフィックによる支援教材（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。



##### 2. 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。



##### 3. シミュレータ教習

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。



##### 4. 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、運転士としての技能と責務の重大さを学びます。



## 4-4 緊急時対応訓練

### (1) 総合事故復旧訓練

平成 21 年 11 月 27 日、異常時において適切な対応ができるよう、築港線 東名古屋港駅構内において総合事故復旧訓練を行いました。踏切事故による脱線を想定し、お客様の避難誘導訓練や脱線復旧などの訓練を、駅係員・乗務員と土木・車両・電気現場の従業員など約 250 人が参加して実施いたしました。



### (2) 鉄道テロ対応訓練

平成 21 年 10 月 7 日、鉄道テロなど不測の事態が発生した場合に、適切な対応を行う事ができるよう知多新線 内海駅構内において愛知県警察と合同で爆発物容疑事案合同対処訓練を行いました。走行中の列車内で爆発物らしきものが発見されたことを想定し、駅係員・乗務員など約 100 人が参加して実施しました。



---

### (3) 各部門の訓練

総合事故復旧訓練のほか、各部門において異常時に対応するため様々な訓練を実施しています。駅・乗務員関係においては列車の防護(緊急停止手配)、信号機やポイントが故障した場合の運転方法の訓練、土木・車両・電気の各部門においては、脱線した車両や障害が発生した施設の復旧などの訓練を行なっています。



## 4-5 鉄道テロ対策

### (1) 防犯カメラの設置

テロ防止を視野に入れた防犯カメラについては、名鉄名古屋駅などに設置しております。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

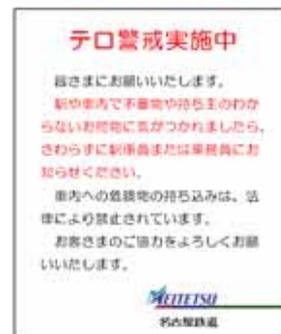
主な駅に警戒腕章を配布しており、警戒巡回等を実施する際に着用することによって係員が警戒を行っていることを旅客に周知させ、テロの抑止効果を高めています。



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要請しています。



ワッペン



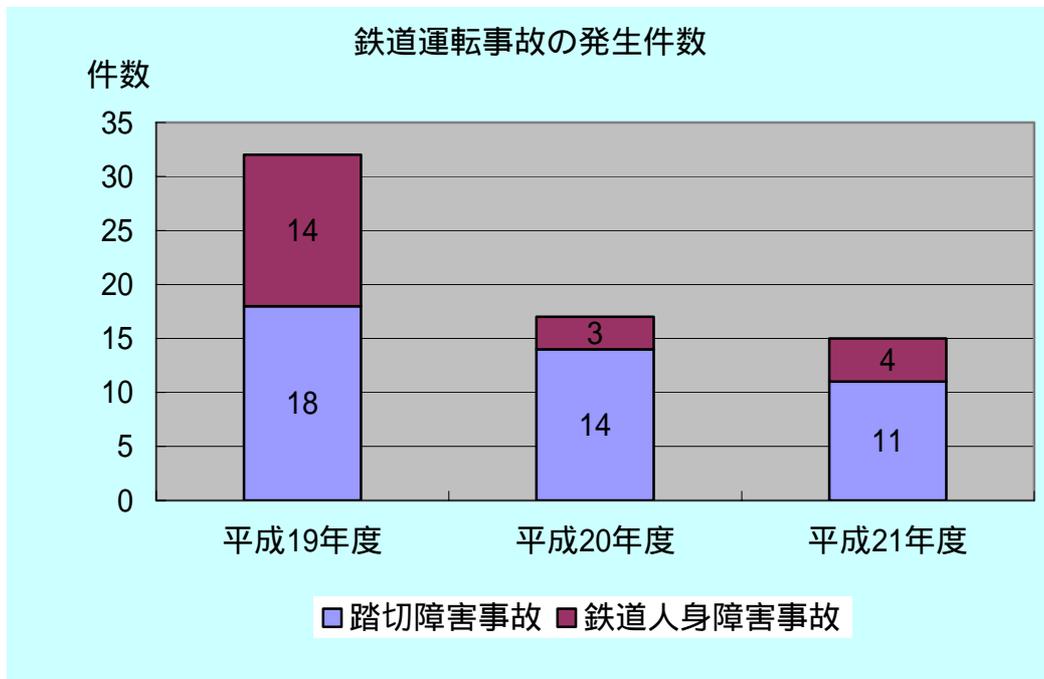
# 5

## 鉄道事故等について

### 5-1 鉄道運転事故

平成 21 年度に発生した鉄道運転事故は、踏切障害事故が 11 件、鉄道人身障害事故が 4 件で、合計 15 件でした。平成 20 年度の 17 件から 2 件減少いたしました。

鉄道運転事故の主な原因は、踏切障害事故が無理な横断による踏切内の立ち往生、警報機無視による直前横断、鉄道人身障害事故が線路内立入りによるものです。当社責任によるものは発生していません。

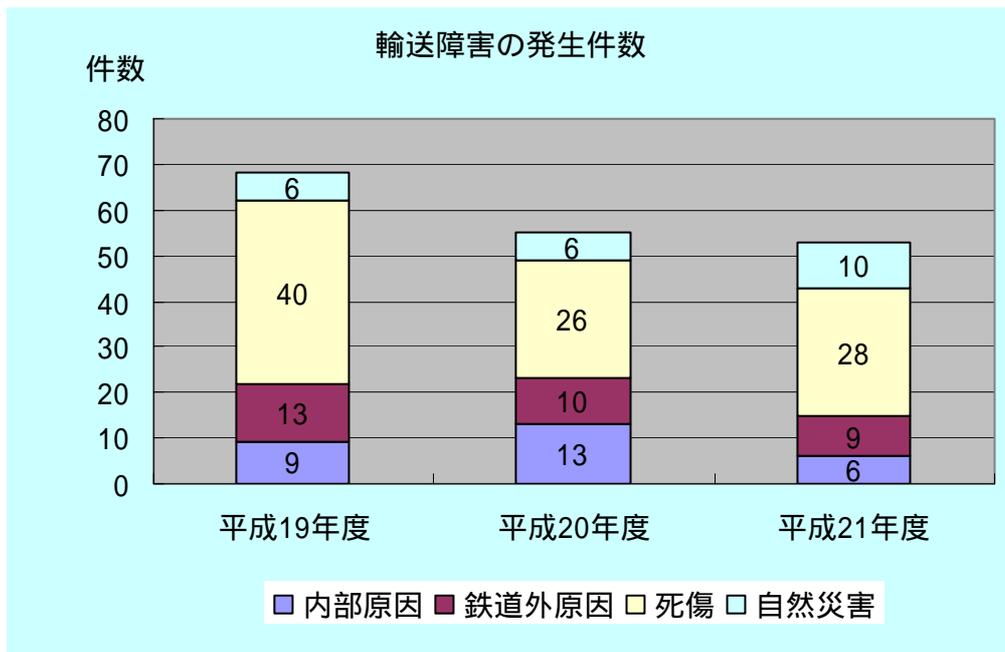


鉄道事故等の種類 (国土交通省令「鉄道事故等報告規則」による)	
鉄道運転事故	列車衝突事故、列車脱線事故、列車火災事故、踏切障害事故、道路障害事故、鉄道人身障害事故、鉄道物損事故をいいます。
輸送障害	列車に運休または 30 分以上の遅延が生じた事態であって、鉄道運転事故以外のものをいいます。
インシデント	鉄道事故等が発生するおそれのある事態をいいます。

## 5-2 輸送障害

平成 21 年度に発生した輸送障害は、53 件でした。平成 20 年度の 55 件から 2 件減少いたしました。

原因別にみると、内部原因 6 件、鉄道外原因 9 件、死傷 28 件、自然災害が 10 件でした。内部原因につきましては、すべて対策を実施しています。



自然災害	降雨、強風、地震などの災害が原因のもの
死傷	自殺による飛び込みが原因のもの
鉄道外原因	列車妨害、踏切支障、線路内立入りなどが原因のもの
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

## 5-3 インシデント

平成 21 年度に発生したインシデントは、1 件でした。これは車両障害に関するもので、重要部検査において台車に傷（長さ 100mm）を発見しました。原因は製造時の鑄造欠陥によるもので進展の可能性は極めて低く、修理しました。他編成の同形式台車について、台車を分解して検査し、傷がない事を確認しました。

	平成 19 年度	平成 20 年度	平成 21 年度
インシデント	2 件	3 件	1 件

## 5-4 主な事故事例と再発防止対策

平成 21 年度に発生した事故のうち、当社係員の取扱い誤りによる輸送障害 2 件について、発生状況、原因とその対策についてお知らせします。

### (1) 名古屋本線・国府宮駅のポイントに保線係員の靴が挟まる

【発生日時】平成 21 年 12 月 14 日(月) 9 時 26 分頃

【影響】支障時間 14 分 運休 10 本 遅延 8 本が 14 分～5 分延 影響人員 2,000 人

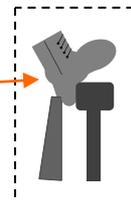
【概要】同駅のポイントに保線係員の靴の一部(踵のゴム部)が挟まったため、出発信号機が赤のまま変わらなくなりました。

【原因】保線係員は、ポイントが転換するのを確認するも、靴が挟まれないようにレール面上に足を水平に乗せていれば大丈夫とっていました。

【対策】ポイントが転換する時は、お互いに声を掛け合うと共にポイント部から離れるよう改めて係員への教育を徹底しました。



発生時の状況



### (2) 名古屋本線・新木曾川駅係員の始業点検時の取扱い誤り

【発生日時】平成 22 年 1 月 18 日(月) 5 時 31 分頃

【影響】支障時間 15 分 運休 18 本 遅延 140 本が 15 分～2 分延 影響人員 35,000 人

【概要】同駅の係員は、信号を制御する連動装置の全ての信号テコの定位を確認せず、初列車前のポイント転換テストを実施したところ、ポイントが転換しなかったため列車の運転を見合わせました。

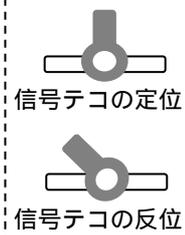
【原因】入換信号テコが反位となっていたため、関係するポイントが転換しませんでした。

入換信号テコは、使用頻度が少ないため誤扱い防止用のキャップを被せており、同駅の係員は、キャップが被せてあれば定位であると思い込み、確認しませんでした。また、そのため反位になっていることに気付くのに時間が掛かりました。

【対策】ポイント転換テストを行なう際は、全ての信号テコの定位を確認するよう改めて係員への教育を徹底しました。



誤扱い防止用  
キャップ



信号テコの定位

信号テコの反位



信号を制御する連動装置

## 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。

### (2) A E D (自動体外式除細動器) の設置

A E D (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、犬山駅、太田川駅の計 8 駅に設置しております。設置駅には A E D の取扱いの研修を受けた駅係員も配置されています。



A E D

### (3) 列車運行情報メール配信サービス

列車運行情報をお客さまに迅速にお伝えできるよう、平成 20 年 5 月から「運行情報メール」配信サービスを開始しました。これは運行支障等により当社のホームページに「運行情報」が掲出されたことを、お客さまの携帯電話等にメールでお知らせするものです。これにより、お客さまが駅にお越しいただく前に電車の運行状況を把握できるような環境の整備を図りました。



運行情報メール画面

---

#### (4) 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。当社では毎月23日を「ふみきり安全の日」と設定し、主要踏切等において、通行者の方に踏切事故防止の啓蒙活動等を実施しています。

踏切停車中のドライバーにリーフレット・ノベルティグッズの配布や、沿線の保育園などを訪問し、踏切事故防止を呼びかけています。



#### (5) 名鉄でんしゃまつり

当社は、平成22年5月29日、ご家族向け鉄道イベント「第4回 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4,000人の方にご参加いただき、毎年恒例となっている「電車と綱引き」「36t クレーンによる作業実演」をはじめ、常設展示されているパノラマカーや往年の名車の撮影会など多彩なイベントを開催いたしました。



---

( 6 ) 名鉄お客さまセンター

当社では平成 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ご案内のほか、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 22 年(2010)9 月  
名古屋鉄道株式会社