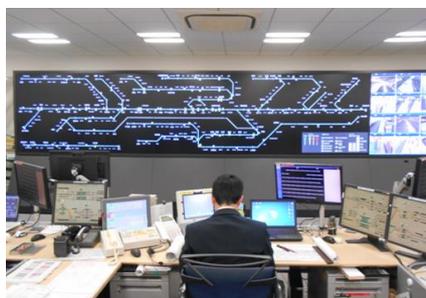


安全報告書 2025



名古屋鉄道

目次

1	ごあいさつ	1
2	2024年度のトピックス	2
3	安全に関する基本方針・安全重点施策	4
3-1	安全に関する基本方針	4
3-2	安全重点施策	5
4	安全管理体制と方法	7
4-1	安全管理体制	7
4-2	安全管理の方法	8
4-3	安全対策委員会	8
4-4	経営層による現場とのコミュニケーション確保	9
4-5	運輸安全マネジメント評価と保安監査	9
5	安全への取り組み	10
5-1	安全への投資	10
5-2	安全性向上対策	11
5-3	保守・管理	20
5-4	社員教育・人財育成	22
5-5	安全に関する運動	24
5-6	ヒヤリ・ハット活動	25
5-7	異常時対応訓練	28
6	自然災害・テロ等への対応	30
6-1	自然災害に対する備え	30
6-2	防犯・テロへの対応	32
6-3	お客さまへの情報提供	33
7	鉄道事故等の発生状況について	34
8	その他の取り組み	36
8-1	お客さまからの声	36
8-2	サービス向上に向けた取り組み	37
8-3	沿線の皆さまとの交流	38
8-4	お客さま・沿線の皆さまへのお願い	39

1 ごあいさつ



名古屋鉄道株式会社
代表取締役社長 高崎 裕樹

平素より名古屋鉄道をご利用いただきまして、誠にありがとうございます。

おかげさまで、名鉄グループは2024年6月に創業130周年という大きな節目を迎えることができました。これもひとえに、長きにわたり当社グループを支え、ともに歩んでくださった沿線・地域の皆さまのおかげであり、改めて心より深く感謝申し上げます。

2024年3月には約20年ぶりに経営ビジョンを刷新しました。新たに『私たちは、信頼の源泉となる「安全」を基盤として、「驚き」から「感動」、そして「憧れ」につながる名鉄グループならではの価値を提供し続けます』と掲げ、この経営ビジョンをグループ内外に広く浸透させるため、「名鉄×WAO! (メイテツワオ)」というスローガンも策定しました。このスローガンには、誰よりも地域の人々を想い、日々の「安全・安心」を大切にしながら、「ワクワク」や「驚き」といった価値を地域やお客さまに提供し続けたいという私たちの強い想いが込められております。

グループの中核をなす鉄道事業の最大の使命は、「安全・安心・安定」の輸送サービスを提供することであり、その中でも私たちは安全最優先の意識を常に持ち業務に邁進しております。2024年度においては、さらなる安全性を確保するため、鉄道施設高架化工事の着実な推進、新型車両の導入、車内防犯カメラの設置といったハード面の強化に加え、新たに「安全考創室」を開設し、実践的な安全教育や異常時対応訓練を充実させる等、ソフト面からも安全管理体制の向上に努めてまいりました。本年度以降も引き続き、ハード・ソフト両面から安全に関する取り組みを継続して参ります。

本報告書は、鉄道事業法第19条の4に基づき、2024年度における輸送の安全確保に向けた取り組みを皆さまにご報告するものです。本報告書をご一読いただき、忌憚のないご意見、ご感想をお聞かせくださいますようお願い申し上げます。

2 2024年度のトピックス

1. 安全教育施設「安全考創室」の開設

安全管理体制をさらに強化する一環として、安全教育施設「安全考創室」を開設しました。本施設では、過去の鉄道重大事故やインシデントについて、その状況や原因を映像やパネルにより深く学ぶことができます。

安全考創室での教育を通じて、過去の教訓を決して風化させることなく、社員一人ひとりが「安全」を自らの課題として捉え、実践すべき行動を主体的に「考え」、未来の安全を「創り出す」人財となることを目指しています。



〈担当者の声〉

安全考創室は、これまで実施してきた鉄道安全管理規程の教育をより実効性の高い教育にするべく整備したものです。受講後のアンケートには「安全最優先の行動は何か、どう考えるべきか、と自問自答し続ける時間となり、より深い気持ちで安全と向き合うことができた」等、安全に真摯に向きあおうとする回答が多数あり、安堵したところです。今後いかなるときも「全員が、全力で、安全最優先」の意識を根付かせる教育を行ってまいります。



安全統括部安全統括課 係長

2. 新型車両におけるさらなる安全性の向上

昨年度製造した通勤型車両 9500系・9100系において、避難誘導の円滑化を図るため、正面貫通扉を中央に配置し、同形状車両が連結した際に常時通り抜けが可能な構造としました。また、車内防犯カメラ映像を乗務員がリアルタイムで確認できる機能の付加、ワンマン運転時において乗降の状況を確認できる車側カメラの試験導入を行い、さらなる安全性向上に努めています。



〈担当者の声〉

当社では、お客さまに安心してご利用いただくために、安全性の向上を考慮して新型車両の設計を行っています。鉄道車両内における異常事態の発生や甚大化する自然災害への備えの観点から、車両の正面に貫通扉を配置して避難の円滑化を図りました。今後も既存車両への防犯カメラ設置を進める等、お客さまに、より安全で快適な車両を提供できるよう努めてまいります。



車両部車両課 係長

3. 軌道変位モニタリング装置の実証実験を開始

2025年3月より、当社瀬戸線の営業列車に「軌道変位モニタリング装置」を搭載し、装置から出るレーザーをレールに照射することで、線路のゆがみをリアルタイムかつ高頻度に自動測定する実証実験を開始しました。

測定データは自動でサーバーに送信され、蓄積されたデータを分析し、線路の状態変化を早期に把握することで、適切なメンテナンス計画の策定に役立てていく予定です。



搭載箇所



測定用レーザー

軌道変位モニタリング装置

<担当者の声>

本装置は、既存車両に搭載するため、コンパクトな設計にする等、様々な制約の中で、関係部署やメーカーと協力しながら開発しました。

お客さまの安全を最優先に、線路メンテナンスの効率化・生産性向上に向けた取り組みも推進してまいります。



土木部土木課 リーダー

4. 激甚化する自然災害に対する備え

2024年度は局地的な大雨や台風の接近が相次ぐ等、改めて自然災害への備えの重要性を認識する一年となりました。当社は安全の確保を最優先としたうえで、安定した輸送サービスを提供するための防災体制を構築しています。(P28~31,33 参照)

特に2024年8月の南海トラフ地震臨時情報の発表時には防災会議を迅速に開催し、人員の参集体制の確認、お客さまの避難誘導といった初動対応や、当社施設における危険箇所の再確認、非常用備蓄品の確認を行う等、万一の事態に備えました。



<担当者の声>

近年、自然災害は激甚化しており、いつ、どのような形で発生するか予測が困難です。私たちは、いついかなる事態が発生してもお客さまに安全・安心な輸送サービスを提供し続けられるよう、今後も実践的な訓練を重ね、防災体制の継続的な強化に努めてまいります。



管理部管理課 係長

3 安全に関する基本方針・安全重点施策

3-1 安全に関する基本方針

当社では2006年10月に「鉄道安全管理規程」を定め、輸送の安全を確保するための理念として「安全に関する基本方針」を次のとおり策定しております。鉄道事業に従事する全役職員はこの方針に基づき、輸送の安全を確保するための取り組みを行っています。

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・災害が発生した場合は、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」を一人ひとりに周知するため、各職場に掲示するとともに、「鉄道安全管理規程ダイジェスト版」を個人に配布しております。

「鉄道安全管理規程ダイジェスト版」は、各職場内教育やミーティング等で活用しており、安全最優先の意識の浸透を図っています。



鉄道安全管理規程ダイジェスト版

3-2 安全重点施策

安全に関する基本方針に沿って、輸送の安全を確保するために重点的に取り組む目標とその目標を達成するための具体的な手段として、毎年度「安全重点施策」を策定しております。

1. 2024年度における安全重点施策の実施結果

1 有責事故の撲滅を目指し、ヒューマンエラー、施設・車両故障の防止

当社では、鉄道運転事故、輸送障害、インシデントのうち、列車にご乗車のお客さまが死亡される鉄道運転事故や原因が当社係員によるものを「有責事故」として独自に定めており、有責事故の撲滅を最も重要な施策と位置づけた取り組みを行った結果、2024年度は、有責事故はありませんでした。一方で、ヒューマンエラー、施設・車両故障は依然として発生していることから、その防止を図るため、原因の究明とソフト・ハード面で有効性のある対策を実施しました。

2 全部門の連携のもと、全員参加で安全管理体制のさらなる向上

前年度より引き続き、教育・訓練等を中心に部門間連携による安全管理体制のさらなる向上を進めてまいりました。2024年度は、これまでの本社部門主導の教育・訓練に加え、現場管理部門が主導した他部門との教育・訓練や現場係員の意見を踏まえた業務改善を実施しました。また、当社のみならず協力会社や警察・消防等の関係機関との連携・協力を得ながら、安全管理体制のさらなる向上に取り組みました。

3 実効性のある教育・訓練の強化と安全基盤施設・設備の充実

前年度に発生したヒューマンエラーや施設・車両故障の原因分析をもとに各部門において年間計画を策定し、例えばルールをただ伝えるだけでなく、ルールができた背景も含めた教育・訓練を実施する等、実効性のある教育・訓練を実施しました。また、安全教育施設「安全考創室」を新たに設置し、安全を自分事として捉える等、さらなる安全意識の高揚を図るための教育を強化しました。

安全基盤施設・設備については、継続して、高架化工事や構造物の耐震補強の推進、車両の新造や駅ホーム・踏切道の保安設備の整備等を進めました。また、現場から提出されたヒヤリ・ハット情報を活用し、設備の改善を実施することで、安全性の向上に取り組みました。

2. 2025 年度における安全重点施策

2025 年 3 月に開催した安全対策委員会（P8 参照）において、2024 年度安全重点施策の実施結果を振り返り、2025 年度安全重点施策について審議しました。有責事故の撲滅、ヒューマンエラー・施設・車両故障の防止を目指した取り組み、全員参加で安全管理体制のさらなる向上、実効性を重視した教育・訓練の実施、ハード面で保安度向上を目的とした安全基盤施設・設備の充実について、いずれも継続していく必要があるとの判断から、前年度の安全重点施策と同様の内容とし、取り組みをさらに深めていくこととしました。

2025 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・車両故障の防止
- 2 全部門の連携のもと、全員参加で安全管理体制のさらなる向上
- 3 実効性のある教育・訓練の強化と安全基盤施設・設備の充実

2025 年度安全重点施策の決定を受け、各部署では業務内容にあわせた目標を策定し、取り組みを実施しています。

なお、鉄道事業に従事する全役職員は、下記のカードを携帯しており、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しています。

安全に関する基本方針	令和 7 年度 安全重点施策
<p style="text-align: center;">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。</p> <p>① 事業の推進に当たっては、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します。 ④ 事故・災害が発生した場合は、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。</p> <p>氏 名 名古屋鉄道株式会社 代表取締役社長 高崎 裕樹</p>	<p>① 有責事故の撲滅を目指し、ヒューマンエラー、施設・車両故障の防止</p> <p>② 全部門の連携のもと、全員参加で安全管理体制のさらなる向上</p> <p>③ 実効性のある教育・訓練の強化と安全基盤施設・設備の充実</p>

携帯カード・表面

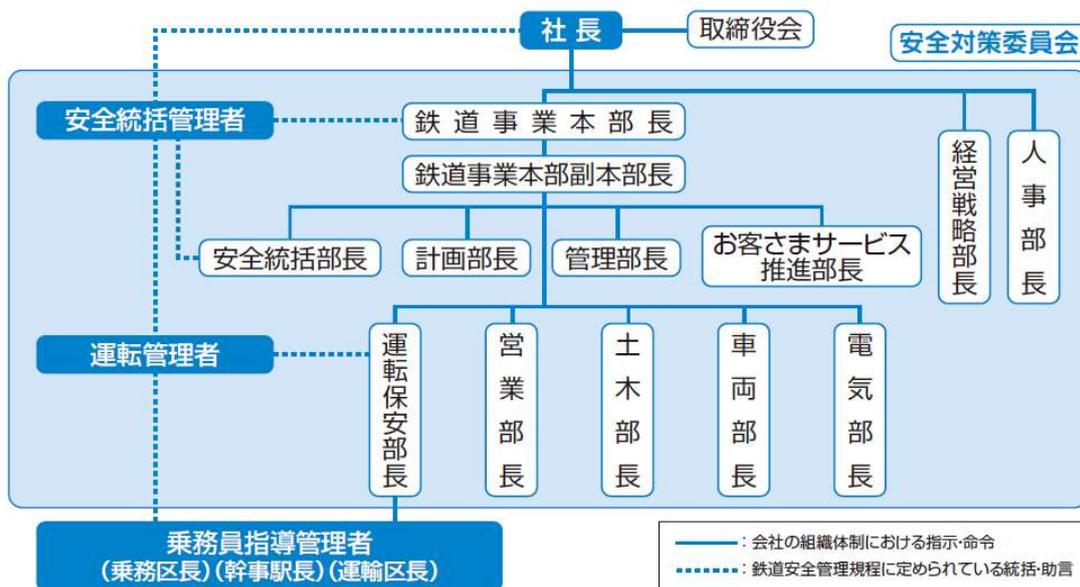
部署ごとの目標	私たちの目標
<p style="text-align: center; background-color: #4a86e8; color: white; padding: 5px;">各部署の目標を記入します</p>	<p style="text-align: center; background-color: #4a86e8; color: white; padding: 5px;">各職場の目標を記入します</p>

携帯カード・裏面

4 安全管理体制と方法

4-1 安全管理体制

当社では、社長を最高責任者と定め、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等の役割を明確にした、安全管理体制を構築しています。



主な管理者とその役割

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)(運輸区長)	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。

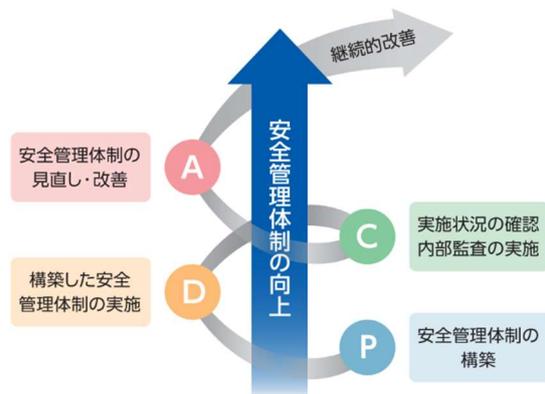
4-2 安全管理の方法

安全管理の方法として、計画（Plan）、実行（Do）、評価（Check）、改善（Action）を繰り返すPDCAサイクルにより、安全管理体制の継続的な改善を行っています。

安全に関する基本方針や安全重点施策に基づき各部署では目標を策定（Plan）し、その目標に向かって具体的な取り組みを実施（Do）しています。その状況については、四半期ごとの安全統括管理者への報告や安全統括部による内部監査等で評価（Check）しており、適宜取り組みの見直しや改善（Action）を行っています。安全管理体制が適切に機能するように、PDCAサイクルを繰り返し、スパイラルアップを図っています。

2024年10月から2024年12月にかけて実施した内部監査では、社長や安全統括管理者等の責任者に対するヒアリング等を実施し、安全管理体制の強化・向上に対する取り組みが着実に遂行されていることを確認しました。その結果については、安全統括管理者や管理者等に速やかに報告を行っています。

また軌道・電気施設の工事を施工する協力会社に対しても監査を実施しており、当社・協力会社一体となった安全管理体制を構築しています。



安全管理体制に係わるPDCAサイクル

4-3 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、鉄道事業本部副本部長、運転管理者及び各部門の部長等で組織し、社長出席のもと、年1回以上開催しています。

2025年3月の安全対策委員会では、2024年度の安全重点施策の実施結果、ヒヤリ・ハット活動取り組み結果および内部監査の結果等に基づき、委員による審議を行い、2025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

4-4 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、年末年始輸送安全総点検や当社独自の取り組みである安全輸送運動等の機会に、運転現場、駅現場、施設・車両現場の巡視を実施し、輸送の安全確保の取り組み等について確認しています。

また、安全統括管理者は四半期ごとに各職場の巡視や各部門の会議に出席しています。職場の現状や課題等、直接意見を聞く懇談の場を設けており、現場とのコミュニケーション確保を図っています。



社長による現場巡視



安全統括管理者との懇談

4-5 運輸安全マネジメント評価と保安監査

運輸安全マネジメント評価は、国土交通省の大臣官房運輸安全監理官付運輸安全調査官や所管地方運輸局の評価担当者が、当社の安全管理体制について、社長や安全統括管理者等、経営管理部門の責任者にヒアリングを行い、安全管理の実施状況を確認するものです。直近では、2022年10月に第8回目の評価が実施され、当社の安全に対する取り組みに対する評価・アドバイスをいただきました。

保安監査は、国土交通省中部運輸局により、輸送の安全を確保するための取り組み、運転取扱い、施設・車両の状況について、安全統括管理者等の管理者へのインタビュー、書類監査、現地の確認が行われるものです。直近では、2024年10月28日から11月1日にわたり実施され、事実確認事項や改善指示事項はありませんでした。

5 安全への取り組み

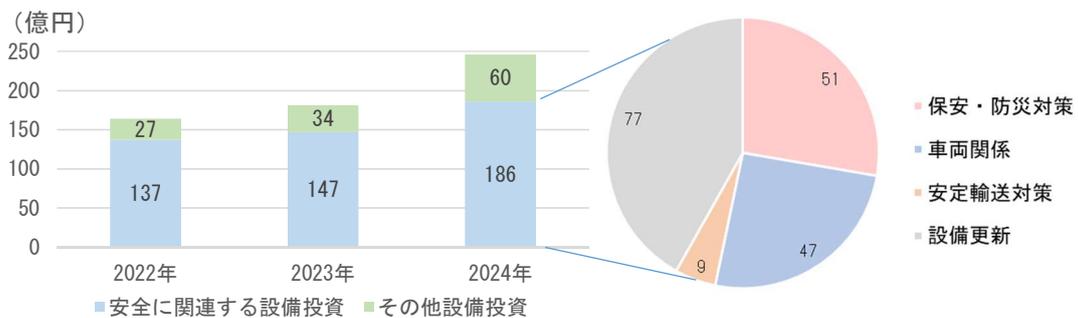
5-1 安全確保に向けた設備投資

輸送の安全確保に向けた設備投資として2024年度は186億円を投資しました。今後も継続した設備投資を実施することにより、さらなる安全性の向上を進めていきます。

2024年度の主な設備投資

- 保安・防災対策
 - ・高架化工事（知立駅付近・喜多山駅付近・若林駅付近・荻安賀駅付近）
 - ・高架橋等の耐震補強
 - ・知多エリアにおける自動運行制御装置（PTC）導入
 - ・踏切保安対策（踏切監視システムの導入・障害物検知装置の設置）
- 車両関係
 - ・車両の新造（新型通勤車両9500系・9100系）
 - ・車両の改造（3500系内装・機器の更新、5000系機器の更新、防犯カメラの設置）
- 安定輸送対策
 - ・土木施設、電気施設の改良
- 設備更新
 - ・電気設備の更新

・設備投資額の実績



高架橋の耐震補強



車両の新造（新型通勤車両9500系）

5-2 安全性向上対策

1. 運行の安全対策

日々の「安全・安心・安定輸送」を支えるため、運転指令・電気指令等による運行管理に加えて、乗務員や駅係員をバックアップする運転保安設備の導入により、安全運行に努めています。

(1) 運転指令

運転指令では、列車等の運行管理を行っており、事故・災害等が発生したときには、列車在線表示システム等を活用し、運転順序の変更、運休の手配を行う等、安全最優先としつつダイヤの乱れを早期に回復させるための指揮を執っています。

なお、電気指令と同一のフロアに配置しており、より緊密な連携が図れる体制を構築しています。

※列車在線表示システム

車両にGPS車載機を搭載し、各列車の位置、列車番号、車両番号、両数等の情報を可視化し運転指令や係員用のモニタ画面に表示します。さらに列車無線や防災情報装置とも連動させて、保安度の向上を図っています。



(2) 電気指令

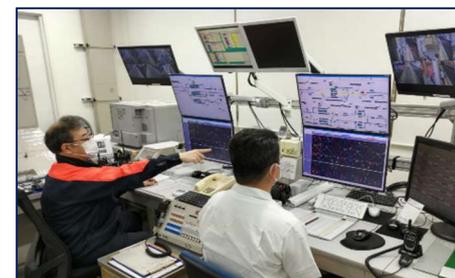
電気指令では、電力管理システム・防災情報集中管理システム等を備えており、24時間体制で各変電所の運転状況や送電状況、踏切、通信設備の稼働状況を監視しています。

これらの電気設備に異常が発生した際には直ちに状況を確認し、社内外と連携しながら復旧に必要な遠隔操作や各種手配を行います。



(3) 自動運行制御装置

PTC (Programmed Traffic Control) と呼ばれる自動運行制御装置を順次導入しています。これによって進路の制御、踏切しゃ断時間の適正化 (P15 参照)、案内業務の自動化が可能となり、輸送の安全確保、正確な列車運行、サービスの向上を図っています。



(4) 列車停止装置

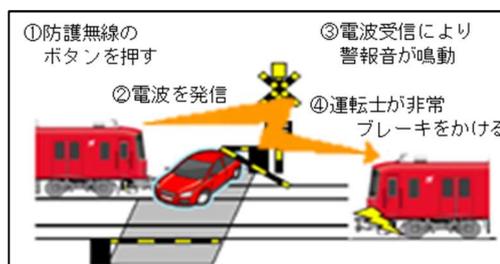
A T S (Automatic Train Stop) と呼ばれる自動列車停止装置を配備しており、信号や曲線、分岐器等の速度制限に対し、列車が速度制限より速く通過したときに、列車を自動的に停止させます。

また、運転士が急に体調を崩す等異常があった場合に自動で列車を停止させる、運転士異常時列車停止装置 (E B 装置) を搭載しています。運転中に 60 秒以上機器を操作しなかった場合にチャイムで知らせ、さらに 5 秒間操作がなかった場合に自動的に非常ブレーキを作動させ、列車を停止させます。

(5) 列車無線システム

当社車両には列車無線が搭載されており、運転指令と列車乗務員との情報伝達や、事故・災害を発見した際に付近の列車に異常を知らせる信号 (防護無線) の送信を行うことができます。

また、2023 年には踏切を制御する電源が停電した際にも自動的に列車無線により停止指示を行う停電発報を導入し、列車がしゃ断されていない踏切への進入を防止する対策も講じました。



防護無線の動作イメージ

(6) 運転士用タブレット端末の導入

運転士の業務を支援するため、運転士業務用アプリを搭載したタブレット端末を使用しています。運転士用時刻表を電子化したことにより、輸送障害発生時においても、運転再開に向けた迅速な対応が可能です。

また、タブレットで撮影した写真や動画をリアルタイムで共有できる機能を搭載しており、特に異常発生時における情報把握の迅速化と対応力の強化も図っています。



(7) 運転士保護メガネの導入

列車運転時における運転士の視認性向上による安全性向上と疲労軽減を目的として、保護メガネを導入しました。



2. 高架化

国や地方自治体が行う鉄道立体交差化事業等と協調して、高架化工事を進めています。高架化による踏切事故や交通渋滞の減少、都市機能の向上を図っていきます。

事業中の工事（2025年3月末時点）

工事件名	路線	区間	距離	進捗状況
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 km 3.4 km	名古屋本線上り線 高架切替済 高架本体施工中
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 km	上り線高架切替済 下り線高架本体 施工中
若林駅付近 高架化工事	三河線	三河八橋～竹村	2.2 km	高架本体工事中
荻安賀駅付近 高架化工事	尾西線	二子～名鉄一宮	1.8 km	仮線工事中



知立駅付近高架化工事



喜多山駅付近高架化工事



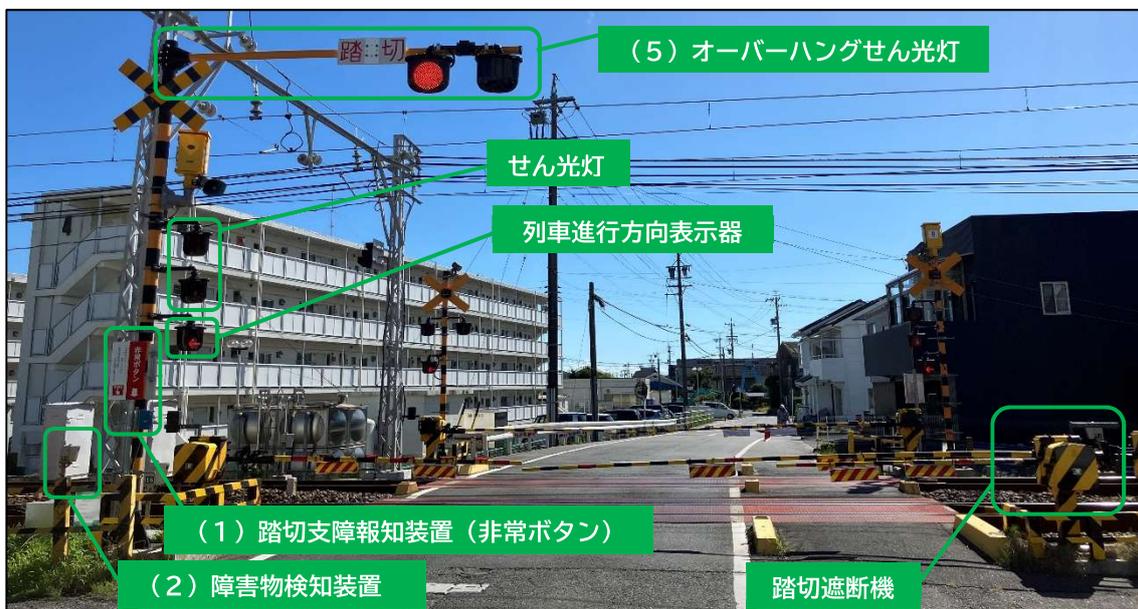
若林駅付近高架化工事



荻安賀駅付近高架化工事

3. 踏切の安全対策

保安設備の整備等を継続したことに加えて、A I 画像解析を用いた踏切監視システムの導入等により、踏切事故防止に努めています。



(1) 踏切支障報知装置 (非常ボタン)

踏切内を通行する人や自動車が取り残された場合等の緊急時に列車を停止させるため、踏切支障報知装置を設置しています。非常ボタンを押すことで、踏切の異常を知らせる信号が表示され、運転士は列車を緊急停止させます。



(2) 障害物検知装置

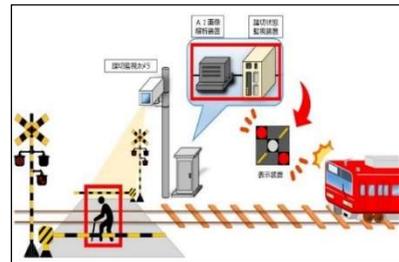
踏切内での自動車の停滞等による踏切事故を防ぐため、交通量の多い主要踏切に踏切障害物検知装置を設置しています。踏切内の障害物を検知すると、踏切の異常を知らせる信号が表示されるとともに、連動するA T S装置により列車を停止させます。



(3) AI画像解析による踏切監視システムの導入

AI画像解析を活用した踏切監視システムを2023年より導入しており、2024年度末時点で33箇所の踏切に導入しています。

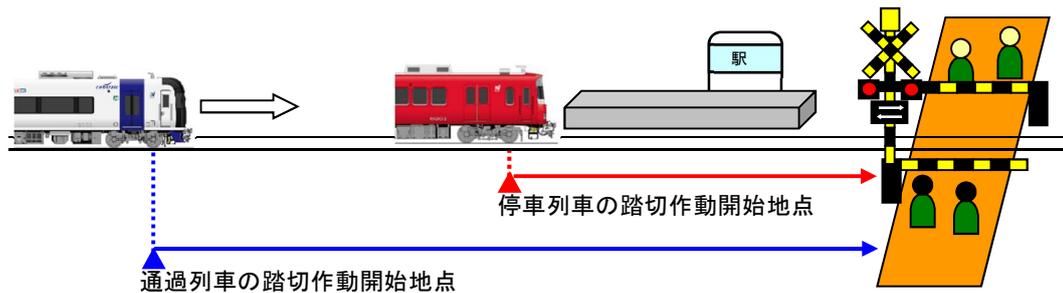
このシステムでは、踏切内だけでなく、踏切の周囲を含めてカメラの映像に映っている人や自動車等がどのように動いているかを検出・解析するAI画像解析技術を用いており、異常検知の性能を高めています。



AI画像解析装置による異常検知のイメージ

(4) 踏切しゃ断時間の適正化

駅付近の踏切には、列車の種別に合わせて踏切を動作させるタイミングを変化させる装置を導入しています。列車が踏切を通過する40～50秒前に踏切が動作するよう制御し、踏切の安全と道路交通の円滑化を両立させています。



(5) オーバーハングせん光灯

踏切道を通行する自動車や歩行者が遠くからでも踏切の存在が分かるように、高い位置にせん光灯を設置しています。



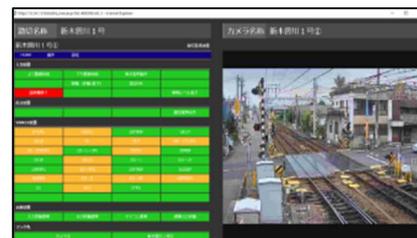
(6) 光るしゃ断桿

夜間や雨天時にしゃ断桿が降下していることを認識しやすいよう、赤色の高輝度LEDを取り付け、踏切しゃ断時に点滅させます。



(7) 踏切動作状況の監視

踏切の事故や機器故障といったトラブルを早期に発見し、復旧にかかる時間を短縮するため、踏切機器の動作状況等を遠隔監視する踏切監視システムを順次導入しています。



4. 車両の安全対策

お客さまに安心してご利用いただけるよう、車両の新造や機器更新、内装更新を行うとともに、万一の事態に備えた装置も搭載しています。

(1) 車両の更新

2024年度は、9500系車両を3編成、9100系車両を2編成新造しました。この車両は走行データ等の情報を地上側へ送信し、地上側で確認出来るシステムを搭載しており、車両に不具合が発生した場合等に速やかに対応をとることが可能です。

また2024年度の新造車両より、車両前面に貫通扉を設けており、万一の際の避難円滑化も図っています。



(2) 車両の機器更新・内装更新

2024年度は、3500系・3700系車両の制御装置の更新を4編成に実施しました。冗長性が高い装置に更新しており、本装置に不具合が発生した場合においても、最寄り駅まで運転できる等、信頼性の向上を図っています。

また機器更新にあわせて車両の内装も更新しています。座席端部の構造を変更しており、お座りのお客さまへの快適性と、万一の際の安全性の向上を図っています。



内装更新前



内装更新後

(3) 非常脱出伸縮はしごの搭載

事故や災害等により駅間で停車した場合に、お客さまに安全に避難していただくために非常脱出伸縮はしごを搭載しています。

2019年度より設置を進め、2024年度の設置を以て全編成への設置(直近で更新の計画がある車両を除く)が完了しました。



(4) 車両転落防止幌

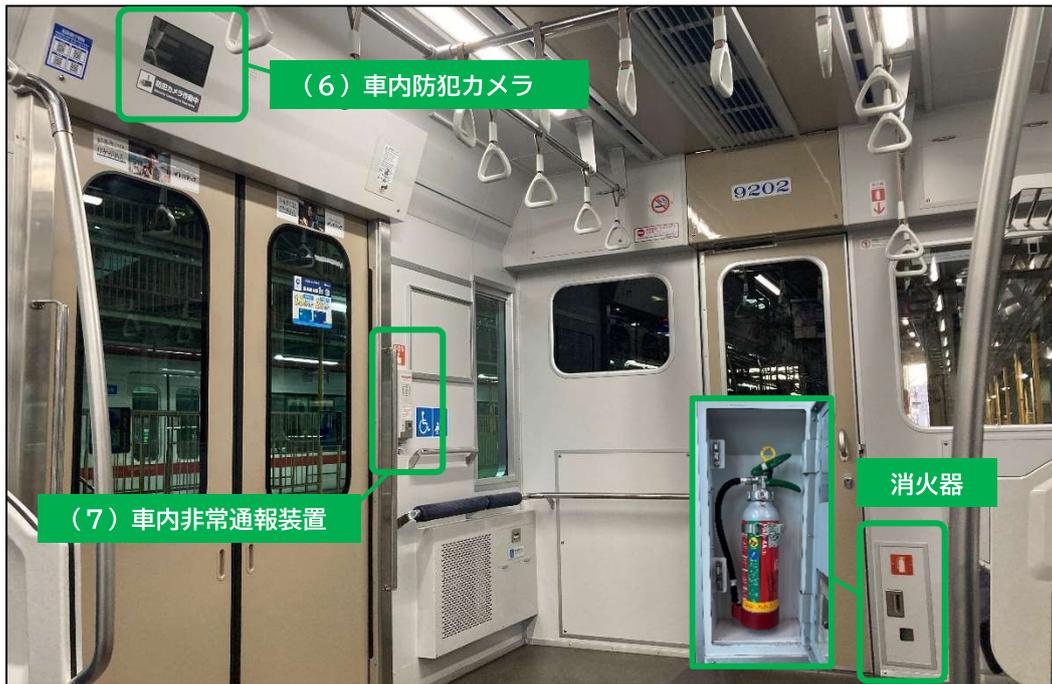
ホーム上のお客さまが車両連結部から線路に転落しないよう、全ての車両の固定連結部に転落防止幌を設置しています。



(5) ホーム検知装置

列車がホームを行き過ぎた場合やホームがない側の扉を操作した場合に扉が開かないようにする装置です。

各務原線、広見線、知多新線、三河線のワンマン運転で運行する車両に設置しています。



(6) 車内防犯カメラ

お客さまに安心してご利用いただくため、車内防犯カメラの設置を進めています。2019年度以降の新造車両には1両あたり3台搭載しており、既存車両への搭載も2024年度以降、順次進めていきます。



防犯カメラ（特別車）

(7) 車内非常通報装置

車内で急病人やトラブル等が発生した際に乗務員へ通報できる装置で、1両につき2箇所設置しています。

写真（右）の非常通報装置では、乗務員との通話が可能です。



5. 駅の安全対策

駅における安全性の向上に向け、お身体の不自由なお客さまやお困りのお客さまへのお声がけや誘導案内等のソフト対策を実施するとともに、内方線付き点状ブロックや列車非常通報装置の整備等のハード対策も実施しています。



(1) 列車非常通報装置

ホームからの転落時等に、お客さまや駅係員が駅構内に設置した非常通報ボタンを押すと、表示装置により列車の乗務員及び駅係員に駅構内に異常があることを知らせます。



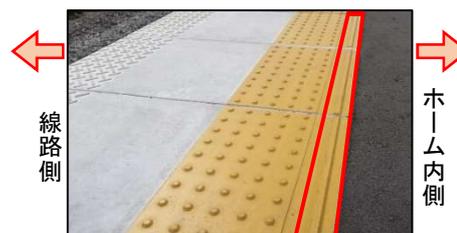
(2) ベンチの向きの変更

お客さまのホーム転落事故を防止するため、一部の駅のベンチを線路に対して直角の向きになるよう変更しています。



(3) 内方線付き点状ブロック

目の不自由なお客さまにホームの内側が分かるようにした内方線付き点状ブロックを設置しています。2019年度時点で1日あたりの平均利用者数3,000人以上の全駅に整備しました。引き続き未整備駅への設置を進めていきます。



(4) ホーム下待避スペース

お客さまがホームから転落した場合等、進入する列車から緊急避難できるように、ホーム下待避スペースを整備しています。また、ホームに上がりやすくするため、ステップも整備しています。



(5) ホームドア

お客さまのホームからの転落を防止するために、中部国際空港駅の一部ホーム及び上飯田駅にホームドアを設置しています。

また、金山駅では、2024年度に一部ホームにてホームドアの実証試験を実施しました。



(6) 頭端駅における固定柵の設置

線路終端部側における開口部からのホーム転落をなくすため、列車の止まらない箇所への固定柵を設置しています。



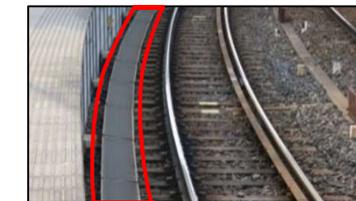
(7) 転落防止装置

列車が到着した際にホーム下の回転灯を作動させ、お客さまに列車とホームの隙間に対する注意を促します。



(8) 転落検知装置

乗車時または降車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る装置を一部の駅に導入しています。また、3Dセンサーによる転落検知装置も設置しています。



5-3 保守・管理

1. 線路の保守

線路を適切な状態に保つため、定期的に見視で点検し、必要に応じて線路の歪み等を修正する保線作業を実施しています。

日中の点検・作業のほか、終列車後から初列車までの深夜時間帯に、軌道検測装置等を用いた線路状態の確認や、マルチプルタイタンパーやレール削正車等による線路補修を行うことにより、安全で快適な線路を維持しています。

また、騒音・振動の軽減を図るためロングレール化工事を進めているほか、木まくらぎのコンクリート製まくらぎへの交換、継ぎ目の少ない弾性分岐器への更新も進めています。

2025年3月には瀬戸線の営業車両に「軌道変位モニタリング装置」を搭載し、線路のゆがみをリアルタイムで測定する試験走行を開始しました。効率的な線路メンテナンスに向け、検証を進めていきます。(P3参照)

・マルチプルタイタンパー

道床碎石のつき固めと同時に、線路の歪みを修正することができ、乗り心地の向上を図っています。

・レール削正車

車体の下に装備された砥石により、レール頭頂面の細かな傷や凸凹を削り取ります。これによりレール寿命の延伸、振動・騒音の軽減効果が期待できます。



軌道変位モニタリング装置搭載車両



2. 車両の保守

安全で快適な車両が提供できるよう、舞木検査場、犬山検査場をはじめとした7ヶ所の検査場・検車支区において車両の保守・点検を行っています。

全般検査（8年以内）、重要部検査（4年または走行距離60万km以内）、月検査（3月以内）、列車検査等、定められた検査周期・方法で検査し、安全性・信頼性の確保に努めています。



3. 電気設備の保守

変電所や電車線、信号装置、踏切装置等、列車の運行に必要な電気設備が安定的に稼働できるよう、日中の巡回点検に加えて、終列車後から初列車までの深夜にも点検・補修を実施しています。電車線設備やATS設備の検査・測定を効率的に実施するため、電気総合検測車を活用しています。

なお、経年劣化等により強度が低下した電柱は、保安度を維持するため更新を実施しています。

また、集電性能を向上させるため、電車線の温度変化による伸縮を吸収し、引張力を常に一定に保つことができる balanサーの配備を進めています。



balanサー

5-4 社員教育・人財育成

当社は、安全輸送の遂行とお客さまサービスの向上を目指し、安全教育を徹底するとともにお客さまに満足いただけるサービスを提供するための教育にも力を入れていきます。さらに企業体質の強化と確実な発展・成長のため、従業員の役割に応じた教育体系を確立し、個々の役割に必要な能力を育成しています。

教習所は、動力車操縦者養成所の機能を備えた教育の中核として、鉄道係員に対し、各種教育、鉄道安全管理規程教育、職場での運転研修やフォロー教育等、幅広い教育活動を展開しています。

(1) コース別教育

人事制度に則ってコースごとに求められる役割を明確にした人財育成を図ります。技能部門の教育コースには、乗務員コース・駅係員コース・技術係員コース等があります。

(2) 役割別教育

職務上の各階層を対象に使命、職務内容を明確にし、役割の再認識や人財育成、職場の課題解決技法、リーダーシップ、マネジメント等必要な要素を体系的に習得します。

(3) 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必要知識の定着と意識醸成を図ります。

(4) 経営人財幹部育成研修

長期的な視点から将来の経営・事業を担う経営人財を育成します。

(5) 安全マネジメントに関する教育

鉄道安全管理規程への理解を深め、安全意識の高揚を図るため、各教育カリキュラムにおいて安全マネジメント教育を実施しています。

また、2024年4月に、より深く安全マネジメントについて学ぶことができる施設として「安全考創室」を開設しました。従業員一人ひとりが過去の事故を学ぶことで、安全を自分ごととして捉え、実践すべき行動を自らが考え、明日の安全を創り出すことを目的としています。



安全マネジメント教育

(6) 鉄道乗務員教育

乗務員に必要な知識や技能の習得と安全意識の向上を図るため、当社では運転士を養成する鉄道運転士科・車掌を養成する鉄道車掌科・一定期間の乗務経験後に実施するフォローアップ研修等、様々な教育・訓練を実施しています。

鉄道運転士科では、国土交通省から動力車操縦者養成所の指定を受けており、法令に則った教習と試験を行っています。



教習所での学科講習



車掌シミュレータによる教習

◇運転士養成の流れ

①学科講習

安全の基本、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、CGによる支援教材(CAI)を活用して車両機器の構造、運転取り扱い、運転理論、電気、信号線路の学科講習を行います。

②車両教習

車両の構造をはじめ、点検方法や異常時における対応方法について習得します。

③運転シミュレータによる教習

列車の操縦を体感し、技能講習に備えます。運転事故や車両故障の模擬訓練を行うこともできます。

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、運転技術の習得等、運転士としての技能と責務の重大さを学びます。



運転技能講習

5-5 安全に関する運動

全役職員の安全意識の高揚を図ることを目的に、様々な安全に関する運動を実施しています。

(1) 安全輸送運動

毎年9月1日から30日まで、日常業務の見直しと事故防止意識の高揚を図り、無事故体制を確立することを目的に、「安全輸送運動」を全社的に実施しています。

2024年度も、現場長に対する社長訓示や安全統括管理者をはじめとする役員が幹事駅や乗務区、管理区、指令、検査場等の巡視を行いました。



社長による現場長への訓示



安全統括管理者による職場巡視

(2) 年末年始輸送安全総点検

国土交通省が定めた年末年始輸送安全総点検期間（12月10日～1月10日）にあわせて社長や安全統括管理者をはじめとする役員が職場巡視を行いました。また当期間中には中部運輸局による訓示と、運転指令、電気指令、神宮前乗務区、中部国際空港駅の点検を受けました。



中部運輸局による点検

(3) 全国交通安全運動（踏切啓発活動）

踏切事故は、踏切保安設備の充実や立体交差化の推進により減少傾向にありますが、依然として後を絶ちません。当社では毎年春・秋に実施される全国交通安全運動にあわせて、警察や自治体、地域の方々と協力し、ドライバーや通行者の方に踏切事故防止の啓発活動を実施しています。



踏切啓発活動

(4) 安全推進活動発表大会

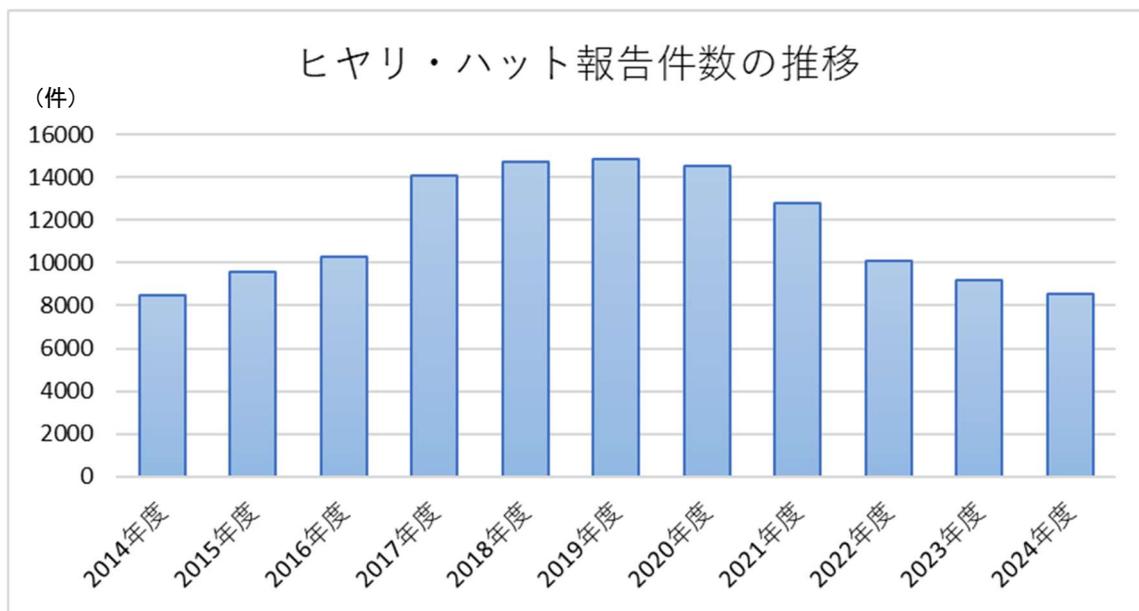
輸送の安全確保に関する取り組みを全部門で共有することを目的に毎年度開催しており、外部講師による安全講演もあわせて実施しています。



外部講師による安全講演

5-6 ヒヤリ・ハット活動

当社では、2007年9月より全社的なヒヤリ・ハット活動の取り組みを行っています。「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、ハットしたりしたことを記録し、その原因を究明・共有し、事故の未然防止に繋げていく安全活動で、2024年度は8,550件の報告がありました。

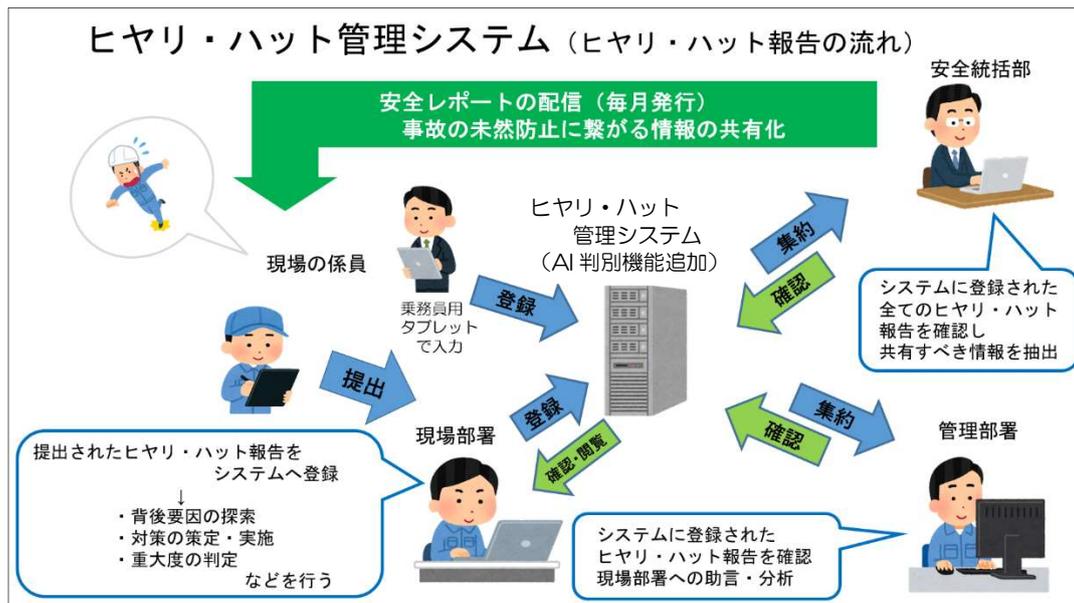


ヒヤリ・ハット体験は、自分自身の教訓として活かすだけでなく、職場の仲間と情報を共有し話し合うことで、さらなる意識の高揚につながります。ヒヤリ・ハット取り組み強化月間や一人あたりの提出目標を定めることで、全員参加による安全管理体制の構築に努めています。

提出されたヒヤリ・ハット情報は、設備更新等の工事への反映や車両機器の機能調整に役立てているほか、危険度や影響の大きさに分類し、リスクの高い情報は早急な注意喚起による共有と改善を図る等、危険要因の排除に努めています。

また、会議や勉強会で過去のヒヤリ・ハット情報の振り返りを実施し、対策の実施状況の確認と効果の検証を行っています。さらに、作業前のKY（危険予知）においてもヒヤリ・ハット情報を取り上げることで、同様のミスやエラー防止に役立てています。

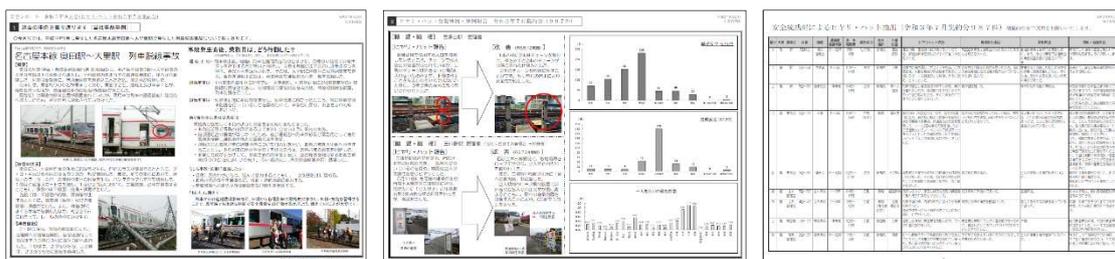
2021 年度には独自に開発した「ヒヤリ・ハット管理システム」の運用を開始しました。これまでに収集したヒヤリ・ハット情報もデータベース化することで、情報伝達の速達化や情報の管理・活用が容易になり、提出された情報を活かした事故や災害の未然防止につながる改善に努めています。2023 年度には、乗務員用タブレットからも報告が出来るよう改良を実施しました。



（1）ヒヤリ・ハット報告から活用までの流れ

現場係員から提出されたヒヤリ・ハットの報告は、各部署でヒヤリ・ハット管理システムに登録し、管理者による背後要因の調査を含めた要因分析により、対策・処置を講じるとともに管理部門および安全統括部へ報告されます。

再発防止対策の策定（P：計画）、対策の実行（D：実行）、効果の確認（C：評価）、それに基づく対策の見直し（A：改善）を一連の流れとするPDCA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るとともに、安全統括部で、すべてのヒヤリ・ハット報告を取りまとめたうえ、過去の事故事例や安全に関する参考資料とともに「安全レポート」として、全社的に情報を展開しています。



安全レポートによる情報展開

(2) ヒヤリ・ハット報告からの改善事例

【改善事例 1】

◇ヒヤリ・ハット報告

尾西線の下り列車（弥富行）を担当中、五ノ三駅から弥富駅間の踏切において、踏切動作点検灯が建築中の建物により確認位置で確認できなかった。

◇改善

確認位置で確認できる場所に踏切動作点検灯を増設し、かつその位置から既設の踏切動作点検灯が確認できるようにすることで、連続的に踏切状態の確認が出来るよう改善しました。



改善前



改善後

【改善事例 2】

◇ヒヤリ・ハット報告

鳴海駅上りホーム中央付近で列車の乗降確認を行っていた際に、エスカレーター一降り口付近に乗車待ちのお客さまが滞留する様子を見て、事故に繋がると感じた。

◇改善

エスカレーターの降り口付近にお客さまが滞留しないよう、マーキングを行いました。お客さまに視覚的に意識していただくことで、エスカレーター付近での滞留を防止し、転倒等の未然防止を図りました。



改善前



改善後

5-7 異常時対応訓練

事故・災害等が発生した場合に速やかに対応できるよう、様々な状況を想定した訓練を実施しており、異常時における対応方に関する知識・技能の向上に取り組んでいます。

(1) 総合災害対策訓練

2025年2月20日、南海トラフを震源とするM8.0クラスの巨大地震が発生した想定の実施しました。

当日は、社長や安全統括管理者をはじめ管理部門の責任者が参加し、南海トラフ地震臨時情報（巨大地震警戒）発表時の対応方の確認や巨大地震発生時の被害状況の把握・情報収集および運転再開見通しを輸送復旧本部において策定する机上訓練を行いました。



輸送復旧本部会議の様子

(2) 災害事故総合復旧訓練

2024年11月13日、大江駅～東名古屋港駅間において、巨大地震発生による列車の脱線および施設被害を想定した災害事故総合復旧訓練を実施しました。

当日は、地震発生直後に津波対策区域内に停車した列車からお客さまを安全な場所へ誘導する避難誘導訓練をはじめ、脱線復旧作業や浸水した車両・施設の点検・復旧作業等、鉄道事業本部の各部門が連携した実践的な訓練を行いました。



線路および施設復旧訓練

(3) 鉄道テロ対応訓練

2025年1月21日、河和駅構内にて愛知県警察と合同で不審者および列車内での化学テロを想定した対応訓練を実施しました。

本訓練にあわせて、警察官の指導による駅係員に対する刺す股、防護盾使用方の教習・訓練も実施しました。



列車内での化学テロ対応訓練

(4) 列車からの避難誘導訓練

2025年3月10日、新川検車支区において列車からの避難誘導訓練を実施しました。

これは、津波到達の恐れや長時間の運転見合わせにより、列車内から線路上へ降車する必要が生じたときに、お客さまを安全に誘導することを想定した訓練で、乗務員、駅係員や施設係員等、総勢約80人が参加しました。

今回は新たな緊急時の避難方法として、列車の扉を全開にして、お客さまに降車していただく方法についても確認しました。



列車の扉からの降車

(5) 部門ごとの訓練

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。

駅係員・乗務員部門では列車の緊急停止手配や信号機・ポイントが故障した場合の運転方法の訓練を実施しました。土木部門では、河川の増水による浸水を防ぐ陸こう門や制水扉の開閉訓練、車両部門では、脱線した車両の復旧訓練やスマートフォンやタブレット等のデバイスを用いてリモートでの連携を含めた異常時対応訓練、電気部門では、架線断線を想定した復旧訓練を行いました。

さらに部門を横断した合同訓練を実施しており、他部門の業務に対する理解を深めることで、異常時対応力の強化に努めています。



脱線復旧訓練



架線断線復旧訓練



避難誘導訓練



制水扉開閉訓練



山崎川 陸こう門開閉訓練

6 自然災害・テロ等への対応

6-1 自然災害に対する備え

地震や台風、大雨といった自然災害は年々激甚化しています。当社では、高架橋の耐震補強や土砂流入防止柵の設置等、ハード対策を進めるとともに、沿線気象情報等を一括集中監視する「防災情報集中監視システム」の活用等により、リアルタイムに情報収集を行い、安全確保に努めています。

・防災情報集中管理システム

雨量計や風速計等の観測情報を一括で管理するシステムです。規制値に達した場合、運転指令は速やかに徐行運転や運転見合わせ等の運転規制を指示し、施設部門は線路等の点検を行い、運行の安全を確認します。

1. 地震対策

(1) 高架橋の耐震補強

1995 年度より耐震補強が必要とされた高架区間の橋脚に対する耐震補強工事を順次施工しております。

2024 年度までに常滑線尾張横須賀駅高架橋等 2,659 本の工事を完了しました。引き続き、耐震補強を進めていきます。



耐震補強工事後の高架橋
(常滑線 尾張横須賀駅高架橋)

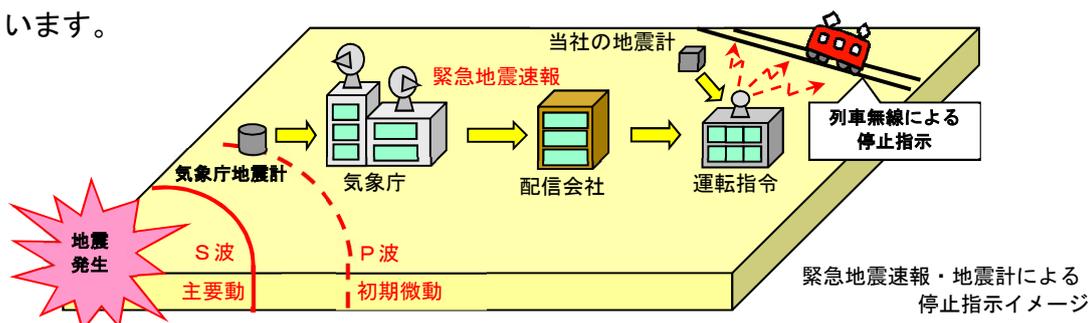
(2) 地震発生時の対応

気象庁から配信される「緊急地震速報」を活用し、当社沿線で大きな地震が予想される場合、全列車に対して自動的に停止指示を通報します。

また、沿線に地震計を設置しており、計測された地震加速度が規制値に達した時点で、全列車を停止させ速度規制や運転見合わせ、設備点検を行います。



地震計



2. 風水害対策

(1) 浸水対策

洪水や津波といった浸水から鉄道用電気施設を守るために、設置室内で高い位置に機器を設置する等の対策を行っています。



機器設置床面の嵩上

(2) 倒木対策

台風等の自然災害による倒木を原因とする輸送障害を防止するため、運行を妨げる恐れのある樹木を事前に伐採しています。



伐採前

伐採後

(3) 土砂流入防止対策

土砂崩壊に備え、常滑線に土砂崩壊検知装置の設置や、線路内に土砂が流入することを防ぐ柵を整備しています。



土砂流入防止柵

(4) 降雨対策

降雨時の土砂崩壊等による事故を防ぐため、沿線主要駅に自動雨量計を設置しているほか、主要な橋梁には桁下水位を測定する水位計を設置しています。計測された雨量や水位が規制値に達した時点で、速度規制または運転見合わせを行います。



雨量計

(5) 強風対策

台風接近時等強風による事故を防ぐため、沿線の橋梁、高架部付近等に風速計を設置しており、計測された風速が規制値に達した時点で、速度規制または運転見合わせを行います。



風速計

6-2 防犯・テロへの対応

当社では、防犯カメラによる警戒監視や警戒腕章着用による巡回の実施に加えて、テロ対応訓練や不審者対応訓練等を実施しています。

(1) 防犯カメラの設置

名鉄名古屋駅等の主要駅や、車内への防犯カメラの設置を進めています。(車内防犯カメラはP17参照)
また、各駅の券売機や改札机等駅務機器付近にも監視カメラを設置しています。



駅構内

車内

(2) 非常通報ボタン

車内で異常な事態が発生したときやホームから線路に転落した人を見つけたとき等は「SOS」表示のついた非常通報ボタンを押して係員・乗務員に知らせてください。

(車内設備はP17、ホーム上設備はP18参照)



非常通報ボタン
(ホーム上設置)



警戒腕章

(3) 係員による巡回

事故や事件を未然に防ぐため、当社係員が定期的に駅構内や列車内、施設内を巡回しています。

警戒腕章を着用して巡回することで、テロの抑止効果を高めています。

(4) テロ警戒及び不審物発見時等の啓発活動

テロ警戒を実施している旨および不審物等を発見した際のお願い事項について、ポスター掲出や列車・駅構内における放送で啓発を行っています。



(5) 刺す股・防護盾・防刃手袋の配備

他社で発生した鉄道施設内での傷害事件を受け、主要駅や一部車両に刺す股、防護盾、防刃手袋等の防護用具を配備するとともに、テロ対応訓練や不審者対応訓練(P28参照)の実施にあわせて、防護用具の使用方訓練も実施しています。



刺す股の使用方訓練

(6) 窓付きゴミ箱の設置

容易に不審物を発見できるようゴミ箱に窓を設けることで、不測の事態が発生することを未然に防ぎます。



6-3 お客さまへの情報提供

当社の列車運行状況等をリアルタイムで情報提供できるよう、次の取り組みを実施しています。

(1) 運行情報の提供

当社ホームページ（5か国語対応）、スマホアプリ「CentX」、X（旧 Twitter）アカウント（日本語・英語・中国語・韓国語）を活用して、正確で迅速な情報提供を行っています。

また、駅構内に掲出するお知らせに加えて、2022年度より列車運行情報等を表示できる「情報モニター」を駅改札口付近に設置しており、異常時には列車運行状況を提供しています。



スマホアプリ「CentX」



情報モニター

(2) 多言語案内ツールの拡大

訪日外国人のお客さまへのさらなる利便性向上を目的として、名鉄名古屋駅をはじめとする空港アクセス主要駅に英語、中国語、韓国語の外国語で記載した案内掲示の掲出および外国語対応の案内機器を導入しています。

また、列車の遅れや運休が発生した際には、車掌が携帯しているタブレット端末により、列車内においても外国語音声による運行情報の提供を行っています。



多言語対応 案内表示器



タブレットを使用したお客さま案内

7

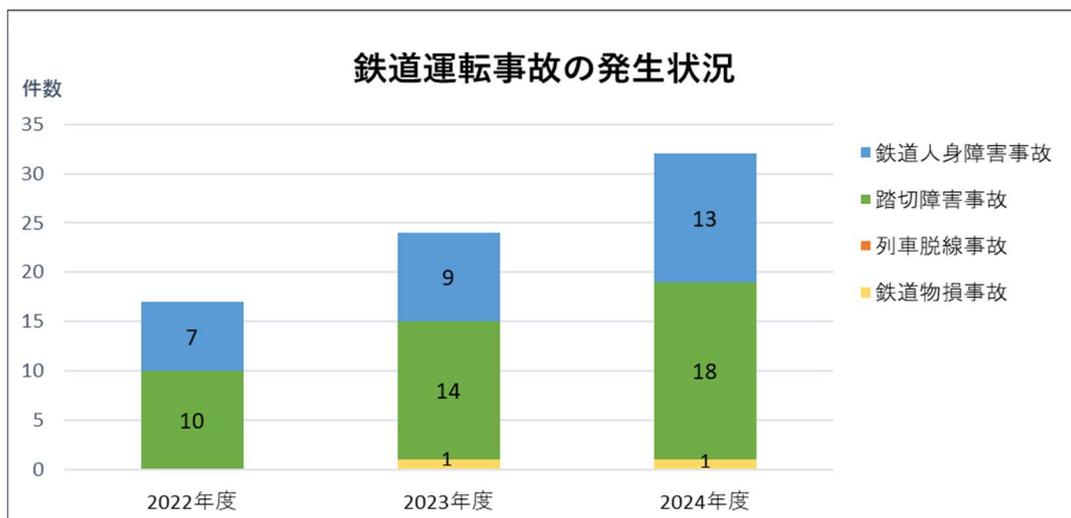
鉄道事故等の発生状況について

鉄道事故等は、国土交通省令により「鉄道運転事故」「輸送障害」「インシデント」に分類され、それぞれ次のとおりです。

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。

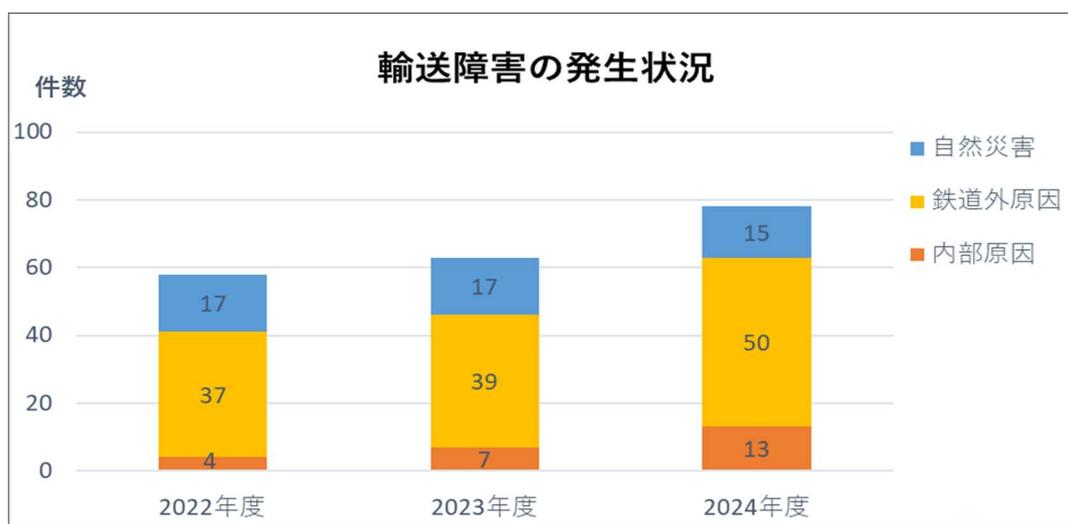
1. 鉄道運転事故

2024年度に発生した鉄道運転事故は、鉄道人身障害事故が13件、踏切障害事故が18件、鉄道物損事故が1件で、合計32件でした。各種事故の主な原因は、鉄道人身障害事故が線路内立ち入りやホーム上での列車との接触、踏切障害事故が直前横断や停滞、鉄道物損事故は自然災害によるものでした。



2. 輸送障害

2024年度に発生した輸送障害は78件でした。原因別にみると、自然災害が15件、鉄道外原因が50件、内部原因が13件でした。内部原因につきましては、対策を立て再発防止に努めています。



自然災害	降雨、強風、地震等の災害が原因のもの
鉄道外原因	自殺、列車妨害、踏切支障、線路内への立ち入り等が原因のもの
内部原因	車両等設備の故障等が原因のもの

3. インシデント

2024年度に発生したインシデントは、0件でした。

年度	2022年度	2023年度	2024年度
件数	0件	1件	0件

4. 有責事故

当社では、鉄道運転事故、輸送障害、インシデントのうち、列車にご乗車のお客さまが死亡される鉄道運転事故や原因が当社係員によるものを「有責事故」として独自に定めています。

当社では安全重点施策において有責事故の撲滅を目指しており、2024年度は有責事故の発生はありませんでした。

8 その他の取り組み

8-1 お客さまからの声

(1) お客さまサポートセンター

当社では「お客さまサポートセンター」を設置しています。電車と名鉄バスの時刻・運賃、お乗り換え等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・ご要望等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います。

受付時間	全日 9時～18時
電話番号	0570-02-5151

メールでのお問い合わせ・ご意見は、当社ホームページよりお願いいたします。

<https://www.meitetsu.co.jp/customer-center/index.html>

(2) お客さまの声により改善された事例

●踏切の侵入防止対策の実施

名古屋本線加納駅付近にある踏切について、夜間の視認性向上に関する要望があったことから、踏切横に柵を設置しテープを貼り付けることで改善を図りました。



改善前



改善後

●運転見合わせ時における踏切通行止め情報の発信

事故等の運転見合わせ時には、踏切が長時間しや断し続けることもあり、お客さまや沿線にお住いの皆さまにご不便をおかけすることがあるため、列車運行情報に踏切通行止めの情報の発信を行っております。

区間	小牧線 小牧駅～大山駅間
運転再開予定	17時30分頃 (状況により前後する場合があります。)
理由	小牧線 結尾駅構内 人身事故
備考	現在、警察による実況見分を行っております。 運転再開まで以下の区間の踏切が通行できない可能性があります。 迂回のご検討をお願いします。 小牧線 小牧原駅～田原神社前駅間

現在、警察による実況見分を行っております。
運転再開まで以下の区間の踏切が通行できない可能性があります。
迂回のご検討をお願いします。
小牧線 小牧原駅～田原神社前駅間

8-2 サービス向上に向けた取り組み

(1) サービス介助士

高齢のお客さまや障がいのあるお客さまにも快適にご利用いただけるよう、「サービス介助士」の資格取得を推進しており、駅係員 509 名、乗務員 183 名が取得しています。(2025 年 3 月末時点)



安心のサービス介助士マーク

(2) 「耳マーク」の駅窓口への掲出

耳の不自由なお客さまに安心して鉄道をご利用いただくため、「耳マーク」ステッカーを掲出し、筆談による案内等を積極的に実施しています。



(3) モニター付きインターホンの展開

駅員無配置駅において、係員と視覚的に確認しながら通話できる「モニター付きインターホン」の導入を進めています。

また、2023 年度より新たにチャット機能を搭載したことでインターホンのモニター上での電子筆談が可能となり、より正確に互いの情報を伝達することができるようになりました。



筆談機能を搭載した

モニター付きインターホン

(4) AED（自動体外式除細動器）の設置

お客さまに安心して鉄道をご利用いただくため、AED（自動体外式除細動器）を名鉄名古屋駅、金山駅、中部国際空港駅等主要 18 駅に計 24 台設置しています。



(5) こども 110 番の駅

子どもを狙った犯罪の防止のため「こども 110 番の駅」の取り組みを行っています。終日駅員配置駅の全駅で「こども 110 番の駅」ステッカーおよびポスターを掲出しており、子どもが助けを求めてきた場合に、子どもを保護し、110 番通報を行う等の対応をとります。



「こども 110 番の駅」ステッカー

8-3 沿線の皆さまとの交流

(1) 名鉄でんしゃまつり

2024年5月11日、舞木検査場で「第16回めいてつでんしゃまつり」を開催し、約3,000人のご家族連れで賑わいました。

毎回好評の「36 トンクレーン電車つり上げ作業実演」や「電車とつな引き」に加え、今回初実施の「好きな案内を表示させよう！」といった体験、さらに「電気機関車 EL120 形」の展示や「プラッサーマルタイ」の実演等、盛りだくさんの内容をお楽しみいただきました。

また、「踏切非常ボタンを押してみよう！」といったイベントも実施し、来場の皆さまに列車が停止する仕組みを知っていただく等、安全についても啓発しました。



電車とつな引き



踏切非常ボタンを押してみよう！

(2) 「あなたの夢実現 Project」の実施

名鉄創業130周年記念企画の一つとして、未来を担う子どもたちに向けた「あなたの夢実現 Project」を実施しました。これは「名鉄でやってみたい！」という夢を小学生のお子さまから募集し、夢をかなえる企画です。

一日社長を体験したいというお子さまからは駅員や乗務員へ日頃の安全運行に対する感謝の気持ちが伝えられました。また、保線作業を体験したいというお子さまにはハンドタイタンパーを体験していただき、鉄道的安全確保の方法について学んでいただきました。

参加した皆さまからは「一生の思い出ができました」「お客さまを守る仕事だと思いました。大変な作業や仕事もあると思いますが、これからも頑張ってください」等のコメントをいただきました。



一日社長体験



保線作業体験

8-4 お客さま・沿線の皆さまへのお願い

鉄道を安全・安心にご利用いただくために、お客さま、沿線の皆さまのご理解、ご協力をよろしくお願いいたします。

1. 駅・ホームでは

駅ホームのインターホン

一部の駅員無配置駅では駅ホームにインターホンを設置しています。

線路に物を落としたときや、体調の優れないお客さまを見かけたとき、不審物を発見したとき等は、インターホン进行操作することで係員と連絡を取ることができます。



非常通報ボタン

ホームから線路に転落した人を見つけたときや、線路内に大きな障害物があるとき等、列車に危険を知らせたいときは、ホームに設置している非常通報ボタンを迷わず押してください。緊急停止信号を表示し、列車を停止させます。

赤白ストライプで表示し、設置個所がわかるようにしています。



歩きスマホについて

スマートフォンを操作しながらの通行や列車への乗り降りは、他のお客さまとの接触や、ホームからの転落事故につながる恐れがあり、大変危険ですのでおやめください。



エスカレーターのご利用について

安全にご利用いただくため、エスカレーターご利用の際は歩かず、手すりにつかまりご利用ください。エスカレーターを駆け上がり駆け下りすると、転倒や、他のお客さまと衝突する等、大変危険です。



2. 車内では

非常通報装置（車内）

ボタンを押すことで、列車内の異常を乗務員に知らせることができる装置で、各車両に2箇所設置しています。一部の車両では乗務員と通話ができる機能も有しています。（写真右）

ボタンを押すと列車は急停止し、安全確認を行います。



ドアにご注意ください

ドアが開く際に車内で手やカバン等が触れていますと、戸袋に引き込まれ怪我をする可能性があります。特に小さなお子さまと一緒にご利用の際には、ご注意くださいますようお願いいたします。

また駆け込み乗車は、他のお客さまと接触等、大変危険ですので、おやめください。



3. 当社施設内では

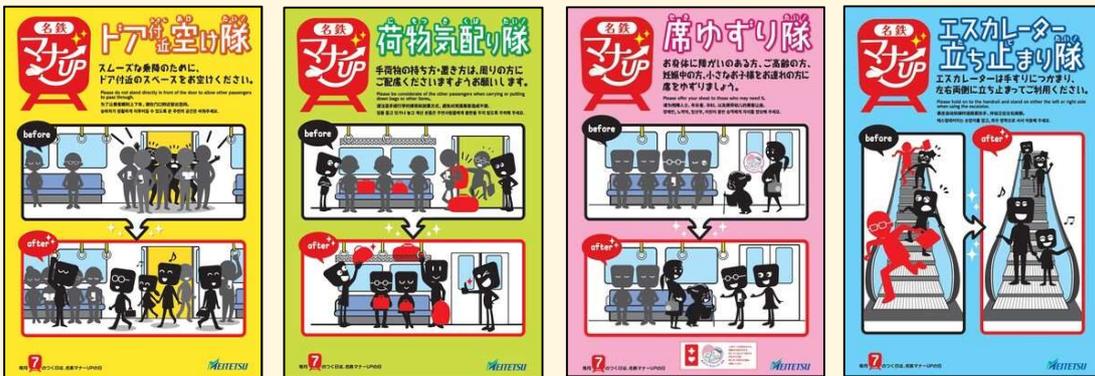
駅や列車内でのマナーについて

お客さまに駅や車内を快適にお過ごしいただけるよう「名鉄マナーアップキャンペーン」を展開しています。

- ・スムーズな乗り降りへのご協力
- ・手荷物の持ち方、置き方のご配慮
- ・座席の譲り合い
- ・エスカレーターの利用

について、皆さまのご理解・ご協力をお願いいたします。

また、毎月7のつく日（7日、17日、27日）を「名鉄マナーUPの日」として設定しております。



不審物や不審な行為に気付かれたときは

駅構内や列車内で、不審物や不審な行為に気が付かれたときは、近寄らず駅係員または乗務員までお知らせください。

緊急の場合は、迷わず「SOS」表示のある非常通報ボタンを押してください。



駅や列車への危険物持込禁止について

駅構内や列車内への危険物の持ち込みは、固くお断りします。持ち込みが禁止されている物品については、駅に掲出されているポスターや、駅改札口付近設置の情報モニター等でご確認いただくか、駅係員までお尋ねください。



4. 踏切では

非常ボタン（踏切支障報知装置）

踏切を通行する人や自動車等が踏切内に取り残される等、危険なときは非常ボタンを押してください。踏切の危険を知らせる信号が現示され、運転士は列車を急停止させます。

踏切事故防止にご通行の皆さまのご協力をお願いいたします。



5. 安全確保のために

日々の作業について

鉄道の安全を支えるためには、日常の保守が欠かせません。沿線の皆さまにはご迷惑をおかけすることもございますが、安全確保に欠かすことができない作業を行っておりますので、ご理解、ご協力をお願いいたします。

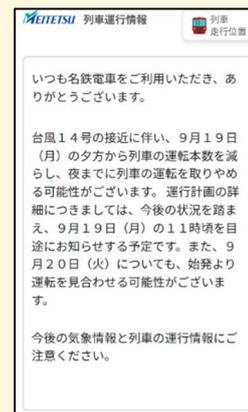


荒天時の対応について

大雨や強風により列車の運転に支障が発生する恐れがある場合は、遅れや運転見合わせが発生します。

また台風等で列車の運転に大きな影響が予想される場合には、計画運休を実施することがあります。

ご利用前にホームページやスマホアプリ「Cent X」、X（旧 Twitter）アカウントで列車運行情報をご確認いただきますようお願いいたします。



2025年9月

名古屋鉄道株式会社