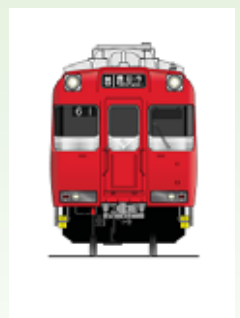


安全報告書 2014



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	平成 25 年度 安全重点施策の実施結果	3
2-3	平成 26 年度 安全重点施策の策定	4
3	安全管理体制と方法	5
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
4	安全への取組み	10
4-1	安全への投資	10
4-2	安全性向上対策	11
4-3	社員教育・人材育成	26
4-4	安全重点運動	28
4-5	緊急時対応訓練	29
4-6	鉄道テロ対策	32
5	鉄道事故等について	33
5-1	鉄道運転事故	33
5-2	輸送障害	34
5-3	インシデント	34
5-4	主な事故事例と再発防止対策	35
6	お客さま、沿線の皆さまとともに	36

1 ごあいさつ



名古屋鉄道株式会社
取締役社長 山本 亜土

平素は名古屋鉄道をご利用頂きましてありがとうございます。

弊社は、本年6月に創業120周年を迎えることができました。これもひとえに、長年に亘り当社をご利用いただき続けてきたお客さまや地域の皆さまのご支援と多くの先人の努力の賜物と、心より感謝申し上げます。

鉄道事業にとって、安全は何よりも優先すべき社会的な責任であります。名古屋鉄道では、安全に関する基本方針に基づき、「安全重点施策」を定めております。各部署や協力会社は、その施策に基づいた目標と具体的な手段を決めて日々の輸送業務に取り組み、安全管理体制のさらなる向上につとめております。

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、安全に対する設備投資も継続して実施しております。

安全の取組みに終わりはありません。創業120周年を迎えることができた感謝の気持ちを未来につなぎ、ご利用のお客さまや沿線の皆さまのご理解、ご協力を賜りながら、「安全・安心・安定輸送」の完遂につとめ、永く地域社会に貢献できるよう努力する所存であります。これまで以上のご支援を賜りますよう、お願い申し上げます。

本報告書は、主に平成25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やご感想をいただければ幸いです。

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 25 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 25 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 有責事故の撲滅を目指し、ヒューマンエラー、施設・車両故障の削減

当社係員の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等の削減を目指した結果、平成 24 年度と比較して発生件数を減らすことができました。また、有責事故については 0 件で目標を達成することができました。

2 部署・部門間の連携をより強化し、安全管理体制のさらなる向上

沿線各地区を統括する支配人が中心となり、各部署長が総括的な問題を議論するエリアミーティングや職場管理者クラスによる地区連絡会議を定期的に行い、駅、運転部門と施設・車両部門の連携強化、情報共有を図りました。

それに加え、平成 25 年度は新たに、施設等の日常点検作業においても、駅と施設部門の係員が共同で教習を行い注意事項の情報共有を図り、施設部門の係員が講師となった勉強会を駅や車両部門で開催するなど、担当係員レベルにおいても部門の垣根を越えた様々な取り組みを実施し、安全管理体制のさらなる向上を図りました。

3 教育体制の高度化と安全関連設備の整備継続

教育を担当する担当者のレベル向上のため、担当者用の教材を整備して勉強会を重点的に開催し、体制の高度化に取り組みました。また、新たに津波による避難を想定した旅客降車訓練を実施するなど非常時の対応力向上にも努めました。

安全関連設備については、計画どおり整備を進めました。今後も継続して安全性の向上を目指して設備の整備を実施していきます。（設備面の安全対策状況は、P11「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 26 年度 安全重点施策の策定

平成 26 年 3 月に開催した安全対策委員会において、平成 25 年度安全重点施策の実施結果を振り返りました。この結果、さらなる深度化を図るため継続して取り組むことが決議され、平成 26 年度は、平成 25 年度の安全重点施策を継続することとしました。部署間や協力会社を含めた部門間の連携をさらに深めることや、施設、設備の状況や会社を取り巻く環境の変化を認識し、教育内容を見直すことにより教育体制の高度化を図ることを継続して取り組み、異常時対応力の強化や技術の伝承につなげ、安全管理体制のさらなる向上を図ります。

平成 26 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・車両故障の削減
- 2 部署・部門間の連携をより強化し、安全管理体制のさらなる向上
- 3 教育体制の高度化と安全関連設備の整備継続

平成 26 年度安全重点施策の決定を受け、各部署では部署ごとの業務内容にあわせた目標を作成し、取り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います。

安全に関する基本方針	平成26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。</p> <p>氏名 名古屋鉄道株式会社 取締役社長 山本 亜士</p>	<p>① 有責事故の撲滅を目指し、ヒューマンエラー、施設・車両故障の削減</p> <p>② 部署・部門間の連携をより強化し、安全管理体制のさらなる向上</p> <p>③ 教育体制の高度化と安全関連設備の整備継続</p>
<p style="text-align: center;">部署ごとの目標</p> <div style="border: 1px solid #0070c0; padding: 5px; min-height: 100px;"> <p style="text-align: center;">各部署の目標を書きます。</p> </div>	<p style="text-align: center;">私たちの目標</p> <div style="border: 1px solid #0070c0; padding: 5px; min-height: 100px;"> <p style="text-align: center;">各職場の目標を書きます。</p> </div>

携帯カード・表

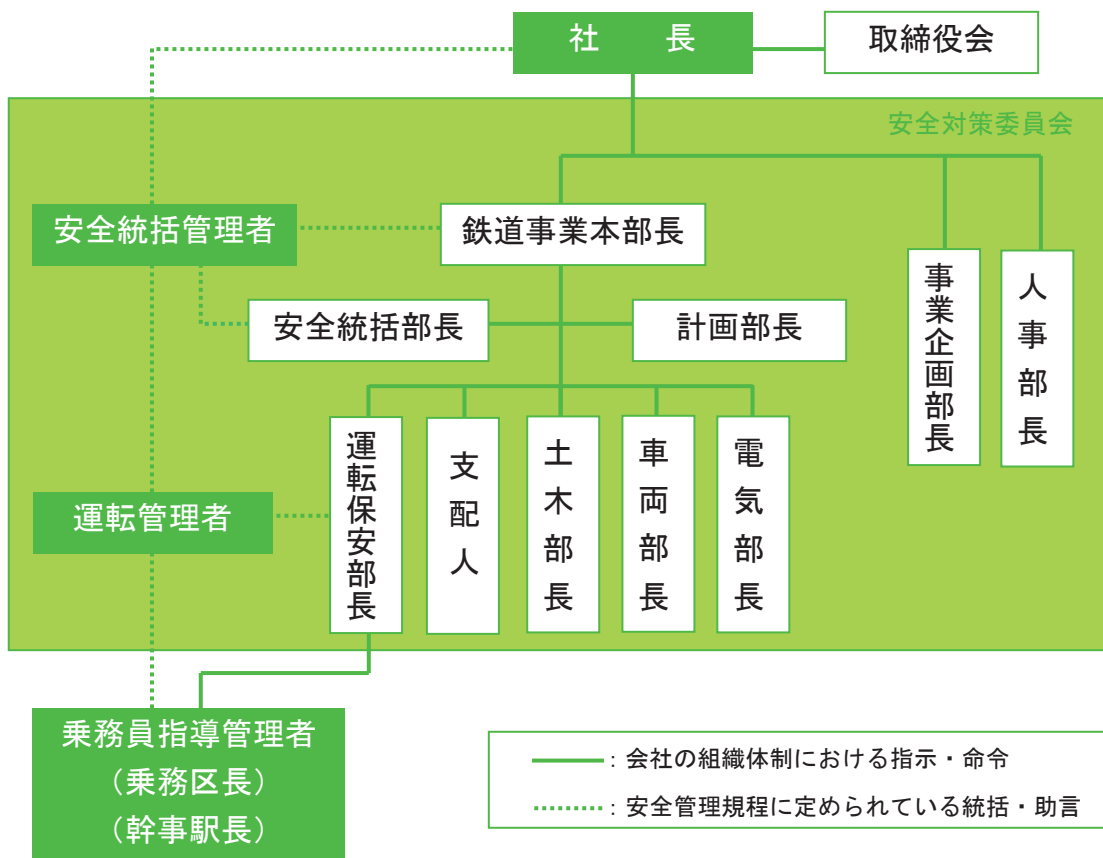
携帯カード・裏

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しています。

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います。



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	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26年3月の安全対策委員会においては、平成25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26年度安全重点施策を策定しました。



安全対策委員会

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運転現場、施設・車両現場の巡視を実施し、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、現場とのコミュニケーション確保に努めています。

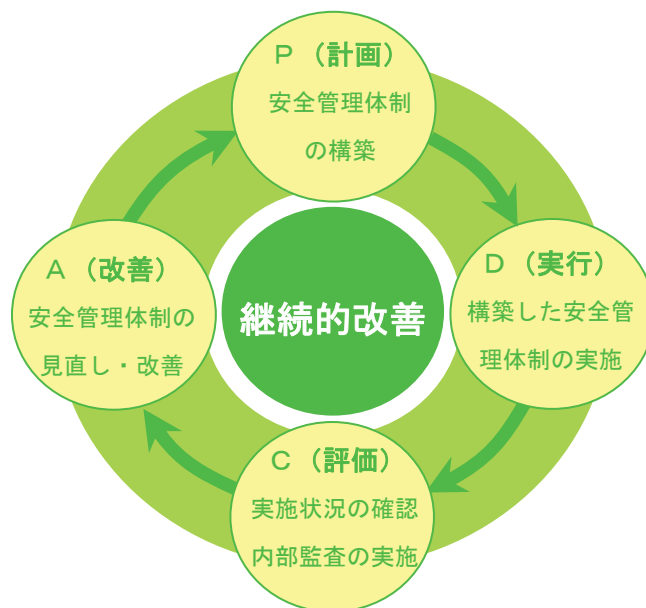


3-5 安全管理体制の見直し・改善

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 25 年 11 月～12 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速やかに報告し、必要な是正措置を行いました。また、平成 26 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。協力会社に対しても安全監査を実施しています。当社と一体となった安全管理体制の構築を目指します。



■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再発防止対策を策定します。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 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ています。

1 ヒヤリ・ハット取組み活動発表大会

平成 26 年 2 月に「第 5 回ヒヤリ・ハット取組み活動発表大会」を実施し、社長や安全統括管理者をはじめとした役員から従業員まで総勢約 200 人が参加しました。第 1 部で日本気象協会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

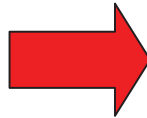
【改善事例1】

◇ヒヤリ・ハット報告

名古屋本線名鉄名古屋駅中ホームミュートケット売場の横の通路を、お客さまが黄線の線路側を通行されるので列車と接触するのではないかとヒヤリとした。

◇改善

列車との接触事故を防止するため、ラインテープにより整列乗車を誘導して通路を確保しました。



【改善事例2】

◇ヒヤリ・ハット報告

三河線土橋駅の入換作業の際、係員同士のトランシーバーによる打合せが聞こえにくくヒヤリとした。

◇改善

トランシーバーの中継器を設置し、対応する通話器に更新することで、打合せが明瞭に実施される環境が整備され、作業の安全性の向上につながりました。

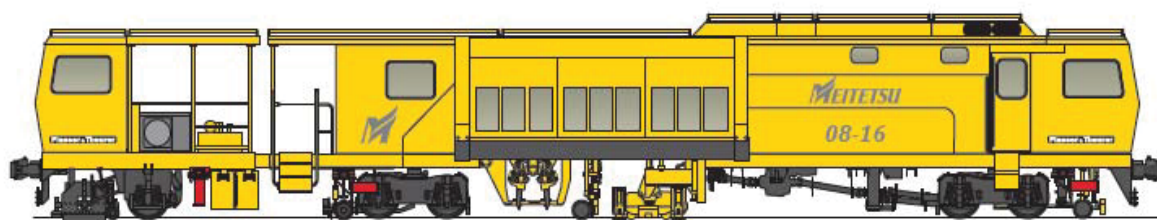


4 安全への取組み

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 25 年度は 77 億円を投資しました。平成 26 年度は、高架化工事、耐震補強、まくらぎの PC 化、電力管理システムの更新等を引き続き進めるほか、保線作業車両（マルチプルタイタンパー）・電気機関車の更新を行うなど、約 76 億円の投資を予定しています。今後も、安全・保安対策、車両の新造、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 25 年度（実績）	77 億円	5 億円	82 億円
平成 26 年度（計画）	76 億円	18 億円	94 億円



マルチプルタイタンパー（イメージ）

4-2 安全性向上対策

1 列車の安全対策

乗務員は、様々な信号や標識を確認して、安全かつ正確に列車を運行しています。当社は列車在線表示システムの導入や、列車無線に防護無線機能の搭載を進めるなど、乗務員と駅運転係員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) 運転指令

日々の「安全・安心・安定輸送」を支えるため、列車の運行を管理しています。また、事故・災害等が発生したときには、列車の乗務員や駅係員に対して運転順序の変更、運休など「運転整理」と呼ばれる指示を出し、ダイヤの乱れを早期に回復させるための指揮を執るほか、お客さまに向けて情報の発信も行っています。異常時の迅速かつ正確な情報の把握と、ダイヤの早期回復を目的とした列車在線表示システムを導入して機能強化を図るべく、平成 25 年 9 月から順次整備を進め、平成 26 年度末に完了予定です。

※列車在線表示システム

車両にGPS車載機を搭載させ、各列車の位置、列車番号、車両番号、両数など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、保安度の向上を図ります。



運転指令



列車在線表示システム大画面表示

(2) 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います。

(3) 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、輸送の安全確保、サービスの向上を実現しています。



P T C

(4) 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速く通過したときに、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 月の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ています。



A T S 車上装置



A T S 地上装置

名古屋鉄道からのお願い

列車へのかけ込み乗車はおやめください。
転んだり、ドアに挟まれたりする
など大変危険です。
次の列車をご利用ください。



(5) 運転士異常時列車停止装置 (EB装置)

運転士が急に体調を崩すなど異常があった場合、自動的に列車を停止させる装置です。運転士が運転中に60秒以上指定の機器を操作しなかった場合にチャイムで知らせ、5秒間操作がなかった場合に自動的に非常ブレーキが作動し、列車を停止させます。

(6) 列車無線

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、事故や災害時の状況報告、指示連絡に大きな威力を発揮しています。

(7) 防護無線

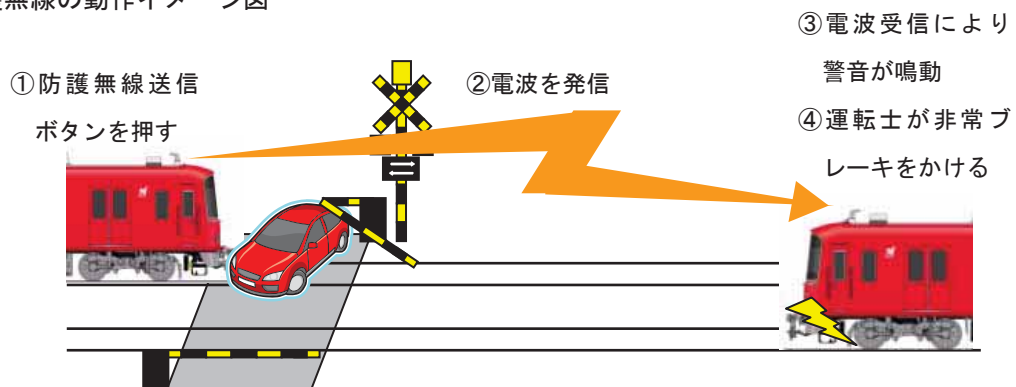
列車運転中に事故や災害等に遭遇した場合、運転台にあるボタンを押すことにより列車から電波を発信し、現場付近の列車に速やかに緊急事態の発生を知らせる装置で、二次災害の発生を防止しています。

列車無線の送受話器



防護無線送信ボタン

■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を整備し、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。

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装置で、お客さまに列車とホームの隙間に対する注意を喚起します。



転落防止装置

(3) 転落検知装置

乗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。



車両転落防止幌

(5) ホーム下待避スペース

万が一お客さまがホームから転落した場合など、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。

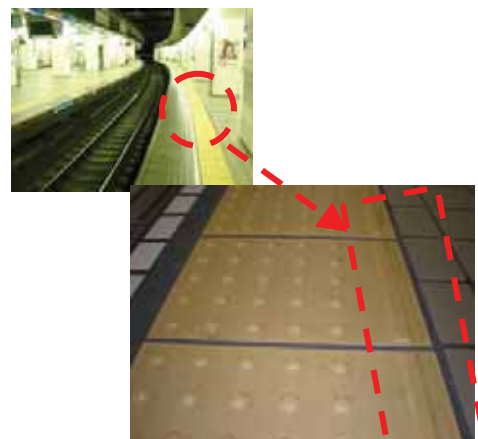


ホーム下待避スペース

(6) ホームドア等及び内方線付き点状ブロックの整備状況

ホームドアもしくは可動式ホーム柵については、中部国際空港駅の一部ホーム及び、上飯田駅に設置しています。

ホーム内側に線状突起を設けてホーム内外が分かるようにした、内方線付き点状ブロックの整備についても引き続き進めていきます。



内方線付き点状ブロック

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と協調し、沿線各地で工事を積極的に進めています。

現在事業中の工事

工事件名	線路	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キロ 2.7キロ	仮線施工中
青山駅付近 高架化工事	河和線	成岩～上ヶ	1.3キロ	高架切替済 仮線撤去中
布袋駅付近 高架化工事	犬山線	石仏～江南	1.8キロ	仮線使用中 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キロ	仮線施工中



布袋駅付近高架化工事（仮ホーム）



青山駅付近高架化工事

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。



4 踏切の安全対策

当社では、前項の鉄道の高架化のほか、踏切の統合・廃止、保安設備の整備などを継続し、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を中心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

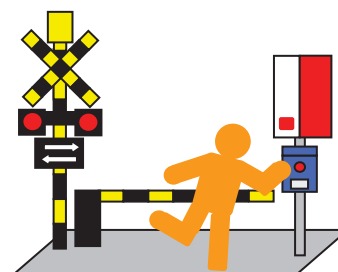
踏切付近に設置された非常ボタンを押すと、表示装置により列車の乗務員に踏切で異常があることを知らせます。



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を取付け、警報開始と同時に点滅させて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

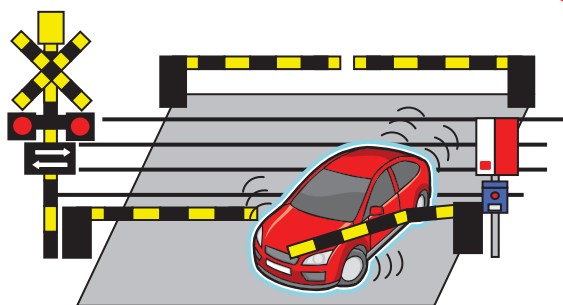
踏切内に車が立ち往生することを防止するため、踏切内をカラー舗装し踏切と停車位置を明確にします。



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。

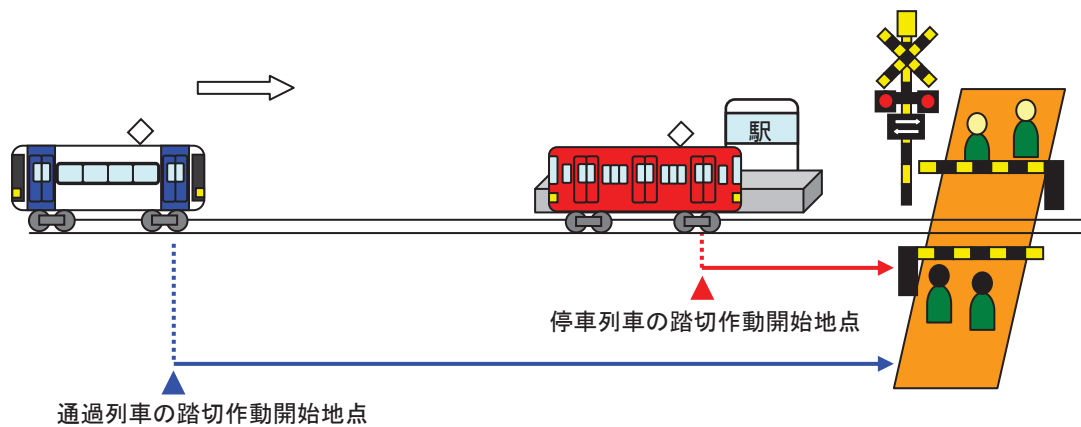


(6) 急緩行選別装置

踏切は、列車がある定められた地点に到達すると警報機、しゃ断機が動作し始めます。速度、停車駅が違う列車種別に対して同じタイミングで動作させると、しゃ断桿が降りてもなかなか列車が来ないという現象が起きます。

これを防ぐために、列車の種別に合わせて動作開始のタイミングを変化させて列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、様々な線路の強化対策を実施し、安全確保に努めています。

(1) 線路の保守

線路を適切な状態に維持するため、定期的な線路巡視によるチェックを実施し、列車の安全運行を支えています。

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。

※レール削正車

当社では、軌道保守管理の一つの手法として、レール削正車を導入しています。

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。

(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ます。



保線作業



レール削正車



マルチプルタイタンパー

名古屋鉄道からのお願い

安全・安心・安定輸送には、線路保守作業がかかせません。
やむを得ず、その作業を列車の通らない夜間に実施することもあります。
ご理解、ご協力をお願いいたします。



6 車両の安全対策

車両の高性能化に対応するため、車両検査能力を高め、お客さまに安心してご乗車いただけますよう点検・整備を実施しています。

(1) 車両の保守

当社では、7ヶ所の検査場・検車区において車両が安全に運行できるように、車両の点検を行っています。

全般検査（8年以内）、重要部検査（4年または走行キロ60万km以内）をはじめ、月検査（機能確認・機能保全）、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。



車両の検査

(2) 車両の新造

平成25年度に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。これにより、瀬戸線を走るすべての車両が4000系に置き換わり、旅客サービスの向上や省エネルギー化に寄与しています。



4000系車両

7 電気の安全対策

列車を動かすエネルギーは電気です。安全かつ安定して供給できるよう電気設備の点検を実施するとともに、電気指令では監視業務を行っています。

(1) 電気設備の保守

鉄道の安全・安定輸送を確保するため、定期的な電気設備の点検を行っています。日中の巡回点検をはじめ、終列車後から初列車までの深夜にさまざまな点検・補修を実施し、保安設備の確実な動作や電力の安定供給を図っています。

また、電車線設備やATS設備の検査・測定がより効率的に実施できるよう、電気総合検測車を導入し活用しています。



電気総合検測車

(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、24 時間体制で全線の電気設備の監視業務を行っています。



電気指令

8 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。



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。



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、列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。加速度が 25 ガル（概ね震度 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。

さらに、気象庁から配信される「緊急地震速報」を受け、地震が沿線で発生すると予測した場合は、列車無線により非常通報し列車を停止させます。

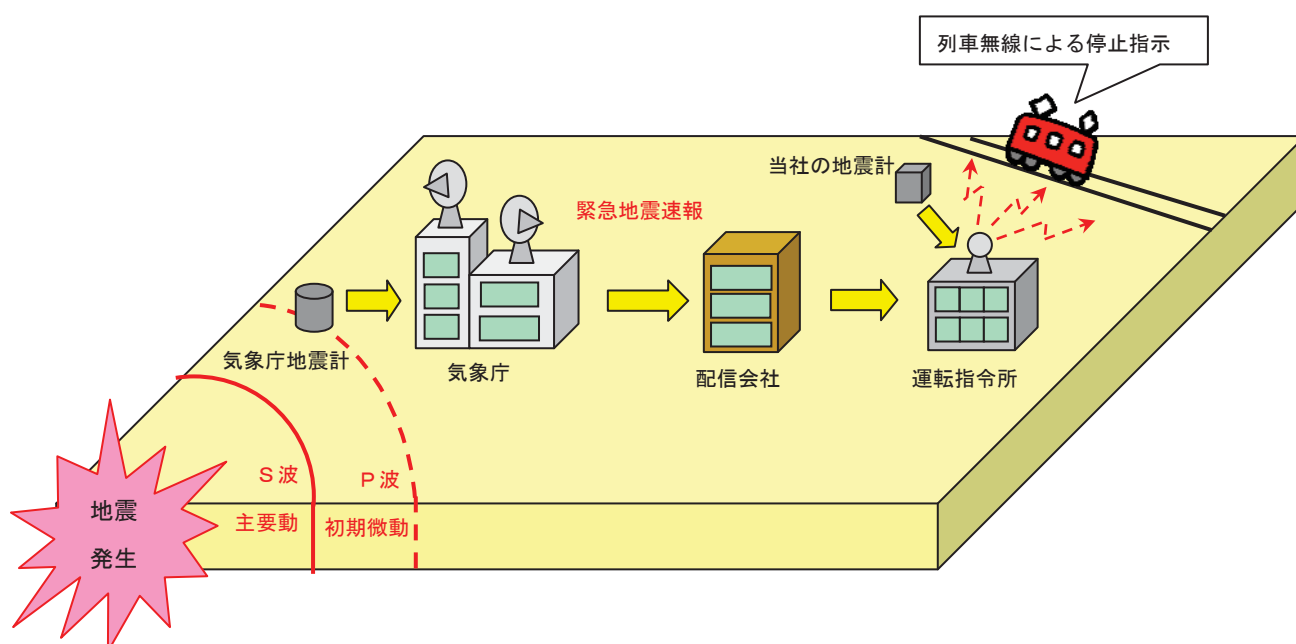


地震計

※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導入しています。

■緊急地震速報イメージ図



9 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 の設置を進めています。
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います。
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います。
4 防護無線の信頼性向上 （自動給電機能の追加） 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。	防護無線への自動給電機能の追加を平成 22 年度に完了しました。
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。



速度超過防止用 ATS



運転状況記録装置

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〉

乗務員教育・駅係員教育・技術係員教育は、一般職（技能部門）コースです。

(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。

1 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25年度は、各教育カリキュラムにおいて、延べ31回実施いたしました。



安全マネジメント教育

2 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、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。



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 安全重点運動

社長や安全統括管理者をはじめとする役員が現場職場を巡視し、経営トップから現場の従業員一人ひとりまでの安全意識の高揚を図ることを目的に安全重点運動を実施しています。

(1) 安全輸送運動

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、平成25年で49回目となる「安全輸送運動」を全社的に実施しました。

9月2日を皮切りに、社長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、検査場を巡視し、それぞれの職場に激励の言葉をかけました。



(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。12月10日には中部運輸局長をはじめ3名から運転指令・乗務区・駅・検車区の点検を受けました。



4-5 緊急時対応訓練

事故・災害等が発生した場合、速やかに対応できるよう様々な状況を想定し、警察等の協力をいただきながら異常時における対応方について知識技能向上に取り組んでいます。

(1) 総合災害対策訓練

平成 26 年 2 月 4 日、南海トラフ西側寄を震源とするマグニチュード 9.0 規模の大地震発生を想定し、総合災害対策訓練を実施しました。これは、南海トラフ巨大地震発生により当社沿線において、大規模かつ広範囲にわたり災害が発生したとの想定に基づき、災害対策本部、輸送復旧本部及び災害復旧情報センターを設置し、情報連絡方法、対応協議など初動対応の確認をしたもので、当日は社長や安全統括管理者をはじめ総勢約 200 人が参加しました。災害発生時における初動の対応や、日常準備している防災計画について手順どおり対応できることを確認したほか、訓練終了後には反省会を開催し、災害時における課題の抽出や防災意識の向上を図りました。



(2) 災害事故総合復旧訓練

平成 25 年 11 月 13 日、大江駅～東名古屋港駅間において、踏切事故を想定した災害事故総合復旧訓練を実施しました。これは、列車と乗用車が衝突、脱線したとの想定に基づき、異常時における指揮命令系統や情報伝達を確認したほか、列車内のお客さまの避難誘導、列車脱線復旧作業、土木係員や電気係員による合同復旧作業などを行いました。訓練には、社長や安全統括管理者をはじめ駅係員ならびに乗務員、土木・車両・電気係員など総勢約 270 人が参加し、各自の役割や部門間の連携の重要性を認識しました。



(3) 爆発物テロ事案対応訓練

平成 25 年 11 月 29 日、愛知県警察と合同で、青山駅構内においてテロ事案対応訓練を実施しました。これは、青山駅ホームに爆発物が仕掛けられたという想定に基づき、駅係員によるお客さまの避難誘導や、警察及び関係各署への通報、機動隊による爆発物の回収作業などを行いました。当日は、安全統括管理者をはじめ本社ならびに現場の従業員など総勢約 60 人が参加し、異常時における対応方の知識技能向上に取り組みました。



(4) 列車からの避難誘導訓練

平成 25 年 9 月 26 日、常滑線聚楽園駅構内において、列車からの避難誘導訓練を実施しました。この訓練では、津波避難や事故等による長時間運転見合わせなど、列車から避難を要する事態が発生したときに、列車内のお客さまを安全に線路上へ避難・誘導できるよう行ったもので、乗務員や駅係員を主体として総勢約 130 人が参加しました。乗務員室ドアからの避難をはじめ、客室ドアからはしごを使用しての避難や人的介助による避難を実施し、降車時における避難・誘導方法や手順などを確認しました。



(5) 各部門の訓練

災害事故総合復旧訓練のほか、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。



電気事故復旧訓練



土木事故復旧訓練



異常時対応訓練

名古屋鉄道からのお願い

不審物を見かけられた時は、
触らずに駅係員や乗務員に
お知らせ願います。



4-6 鉄道テロ対策

当社では、警戒腕章着用による警戒巡回等の実施や駅構内売店係員及び清掃係員のワッペン着用による「見える警備」を軸とした鉄道テロ対策を実施しています。

(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います。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

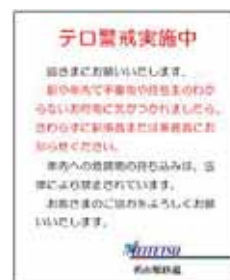
主な駅に警戒腕章を配布しており、警戒巡回等を実施する際に着用することによって係員が警戒を行っていることを周知させ、テロの抑止効果を高めています。



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駅及び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います。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います。



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

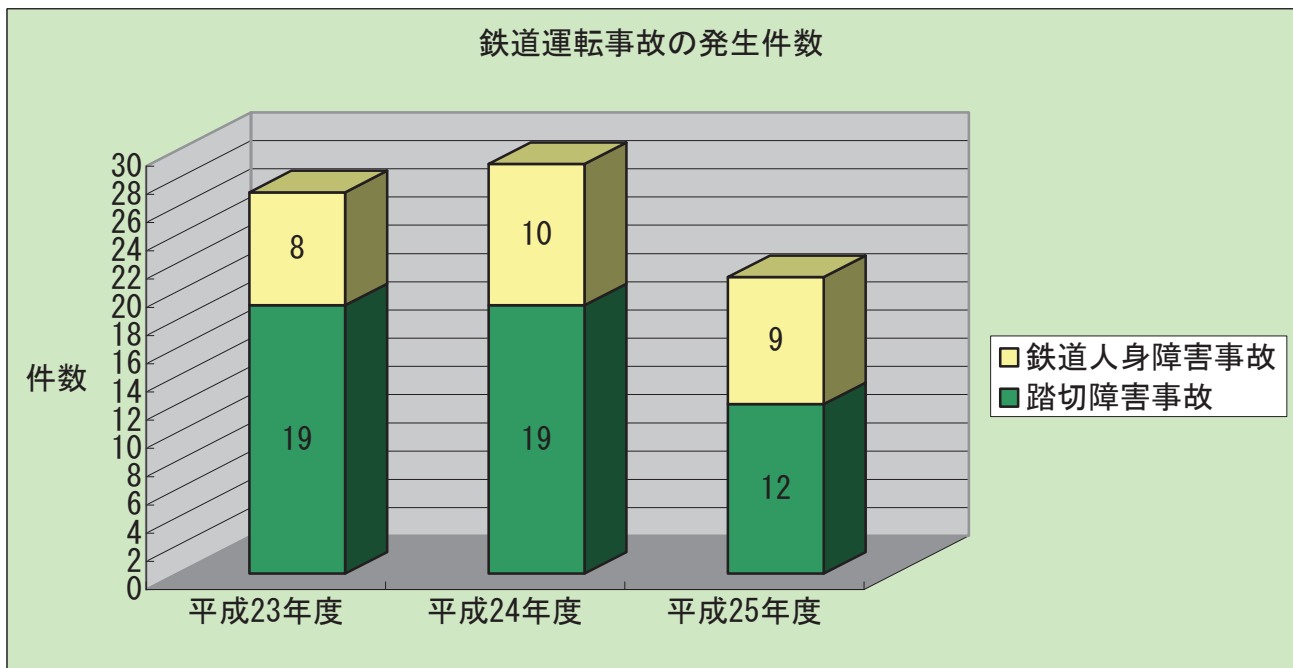


5 鉄道事故等について

5-1 鉄道運転事故

平成 25 年度に発生した鉄道運転事故は、踏切障害事故が 12 件、鉄道人身障害事故が 9 件で、合計 21 件でした。平成 24 年度の 29 件から 8 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、警報機無視による侵入、鉄道人身障害事故が線路内立入りによるものです。

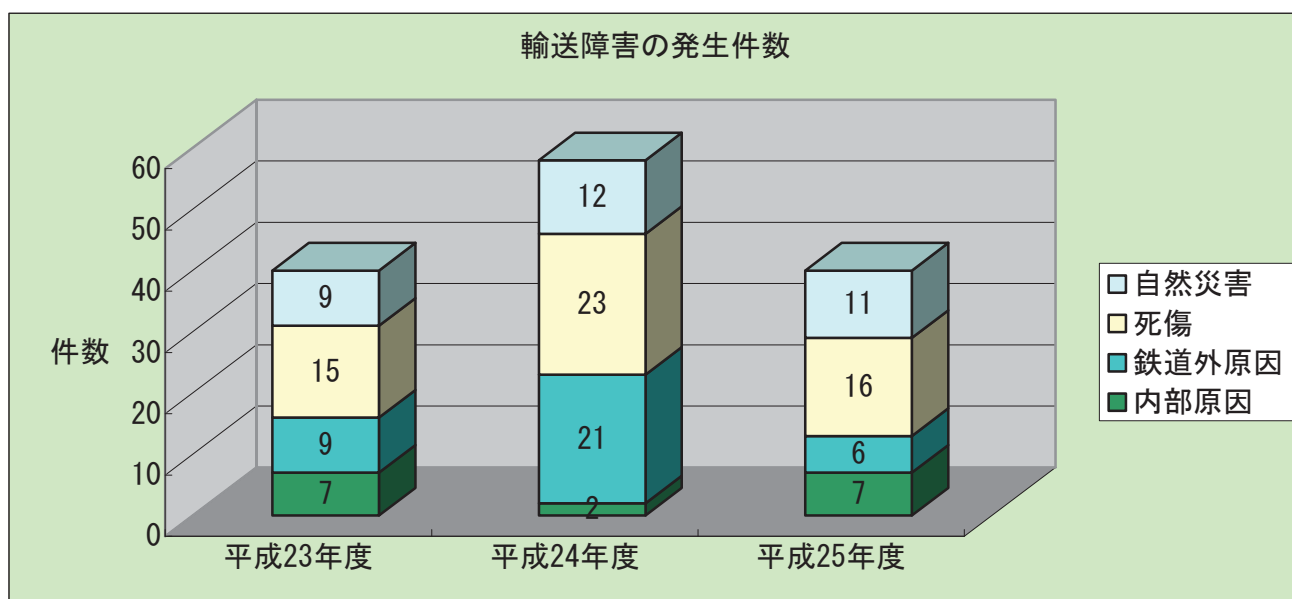


鉄道事故等の種類 (国土交通省令「鉄道事故等報告規則」による)	
鉄道運転事故	列車衝突事故、列車脱線事故、列車火災事故、踏切障害事故、道路障害事故、鉄道人身障害事故、鉄道物損事故をいいます。
輸送障害	列車に運休または 30 分以上の遅延が生じた事態であって、鉄道運転事故以外のものをいいます。
インシデント	鉄道事故等が発生するおそれのある事態をいいます。

5-2 輸送障害

平成 25 年度に発生した輸送障害は、40 件でした。平成 24 年度の 58 件から 18 件減少しました。

原因別にみると、内部原因 7 件、鉄道外原因 6 件、死傷 16 件、自然災害が 11 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	車両等設備の故障等が原因のもの

5-3 インシデント

平成 25 年度に発生したインシデントは、1 件でした。

	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度
インシデント	0 件	1 件	1 件

5-4 主な事故事例と再発防止対策

平成 25 年度に発生したインシデント 1 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。

車両屋根上クーラーカバー及び空調装置の車体アース線溶損（インシデント）

【発生日時】平成 26 年 3 月 12 日（水） 9 時 41 分

【影響】運休 1 本 遅延 12 本

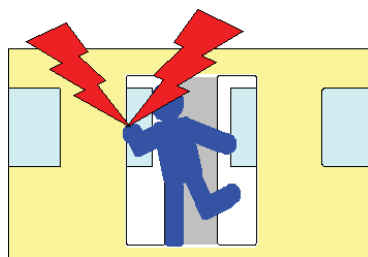
【概要】名古屋本線 新名古屋トンネル走行中の 3152 号車で車内天井空調ダクトから火花が出た旨の通報を受けました。名鉄名古屋駅到着後、異臭を確認したのでお客様に降車していただきました。

【推定原因】電車線と 3152 号車屋根上クーラーカバーの間に、何らかの導電体が介在したため、車両屋根上クーラー本体を電気絶縁するゴムが絶縁破壊し、アース線に過大な電流が流れて、溶損したものと推定します。

【対策】直接の原因は外部からの要因であると推定されますが、2 次被害を防止するため、アース線が溶損しても客室内に落ちないような電線の配置変更を行います。

名古屋鉄道からのお願い

ドアに手が吸い込まれるおそれがあります。
ドアが開くときはご注意願います。



6 お客さま、沿線の皆さまとともに

当社では、お客さまや沿線の皆さまの協力を得ながら「安全・安心・安定輸送」に取り組んでおります。その取組活動について内容をご報告します。

(1) 列車運行情報メール配信サービス

事故や災害等により、列車の運行に概ね 30 分以上の遅延等が発生した場合を目安に、遅延等の発生時、運転見合せなどが解消された時や状況に変化があった際、運行情報を e メールにてお知らせします。これにより、お客さまが駅にお越しいただく前に列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。



列車運行情報メール配信例

(2) 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 25 年末現在、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 AED の取扱いの研修を受けた駅係員も配置しています。



AED

(3) 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。



(4) 名鉄でんしゃまつり

当社は、平成 25 年 5 月 25 日、ご家族向け鉄道イベント「第 7 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」「36 トンクレーン電車つりあげ作業」をはじめ、踏切に設置されている非常ボタンの操作体験や、エコムーブトレインの車内でエコ教室を行いました。また、今回新たな取り組みとして、実際の電車を使用しての車内放送・扉開閉体験、行先系統板の展示や、車内に組み立てられたレールに自分のプラレールを走らせることができるイベントも開催しました。



(5) 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のうち 84 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。

(6) お客さまセンター

当社では「お客さまセンター」を設置しています。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。

お客さまセンター	
お電話受付時間	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://top.meitetsu.co.jp/>
の、「お問い合わせ」からご利用くださいますようお願いいたします。



平成 26 年 (2014) 8 月

名古屋鉄道株式会社