



2009年
鉄道安全報告書



2009年8月
能勢電鉄株式会社

目次

ごあいさつ	1
1．安全の基本的な方針と安全目標	2
1-1 安全の基本的な方針	2
1-2 2009 年度安全目標	3
1-3 2009 年度安全方針	3
2．安全管理体制	4
2-1 鉄道線の安全管理体制	4
2-2 鋼索線の安全管理体制	5
2-3 安全管理・業務推進委員会	6
2-4 安全管理規程、安全管理・業務推進委員会規程	6
2-5 2008年度の安全管理に係る主な活動	6
3．安全重点施策の内容	7
3-1 安全最優先の意識の高揚と定着	7
3-2 情報伝達と共有化の徹底及び双方向 コミュニケーションの確保	8
3-3 安全性向上施策の推進	11
4．事故等の発生状況	18
4-1 鉄道運転事故および輸送障害	18
4-2 インシデント	18
4-3 行政指導等	18
5．お客様、沿線の皆様へのご協力をお願い	19
5-1 踏切事故防止の取り組みについて	19
5-2 不審物発見時について	19
5-3 乗車マナーについて	19
5-4 痴漢防止の取り組みについて	20
5-5 「こども110番の駅」の取り組みについて	20
5-6 AED（自動体外式除細動器）の設置について	20
6．安全報告書等に対するご意見について	21

ごあいさつ

いつも能勢電鉄をご利用いただきまして、ありがとうございます。また、当社の鉄道事業に対しまして、ご支援、ご理解を賜り、誠にありがとうございます。

当社は、昨年5月に会社創立100周年を迎えることができ、その100年の歴史と伝統を大切にしつつ、新たな気持ちで101年目のスタートを切り、今後も更にハイレベルな鉄道として成長・飛躍できるよう、全役職員一丸となって取り組んでまいります。

我々公共交通機関においては、お客様を安全・快適に目的地までお運びするのが最大の使命であり、鉄道事業者として「安全・安心の提供」が最重要の責務であります。

鉄道線におきましては、1981(昭和56)年10月から今日に至るまで、27年以上にわたり「有責事故ゼロ」を継続しており、また鋼索線(妙見ケーブル)におきましても、1960(昭和35)年の開業以来49年間にわたり「有責事故ゼロ」を継続しております。

昨年度の安全対策の取り組みとしましては、危機管理体制の強化を図るため、平野車庫構内において列車事故を想定した「列車事故対応総合訓練」を実施し、的確・迅速な情報伝達および事故対応能力の向上に努めました。ハード面におきましては、地震発生時に運行中の列車に対して列車無線で緊急停止通報を行う「緊急地震速報システム」の導入、踏切事故防止のため多田踏切道に「ミリ波式踏切障害物検知装置」を設置、また駅ホームでは「非常通報装置」の増設および「列車接近放送装置」の新設、ワンマン運転用の「ホームミラー」の更新等を行いました。また線路におきましては超音波によるレール探傷検査を全線で実施すると共に、摩耗等により劣化の進んだレールの更替を実施しました。今年度は、お年寄りや身体の不自由な方等の円滑な移動や駅施設の利用が出来るように、「平野駅」「畦野駅」のバリアフリー化工事を行います。

今後も安全最優先の意識の徹底や業務知識・技能の向上等、ソフト面の充実に努めると共に、鉄道施設や保安設備などハード面における安全性向上の強化を図り、お客様のご期待に沿えるよう、全社を挙げて輸送の安全確保に取り組んでまいります。

この安全報告書は鉄道事業法第19条の4並びに当社安全管理規程に基づき、能勢電鉄における輸送の安全確保のための取り組みや、安全の状況についてまとめたもので、皆様に広くご理解いただくとともに、皆様の声を今後の安全輸送に役立てたいと考え作成したものです。

ご一読いただき、皆様の忌憚のないご意見、ご感想をいただければ幸いです。

能勢電鉄株式会社

取締役社長 林俊一郎



1 . 安全の基本的な方針と安全目標

1-1 安全の基本的な方針

鉄道事業法の規定に基づき設定した安全管理規程において「安全に関する基本的な方針」を定め、社長以下全役職員に対して「輸送の安全の確保に係る行動規範」として周知・徹底しています。

輸送の安全の確保に係る行動規範

協力一致して事故の防止に努め、旅客及び公衆に傷害を与えないように最善を尽くさなければならない。

輸送の安全に関する法令及び関連する規程(安全管理規程を含む。)を遵守するとともに、運転の取扱いに関する規程をよく理解し、忠実、且つ、正確に守らなければならない。

自己の作業に関係のある列車の運転状況を知っていなければならない。また、車両、線路、信号保安装置等を常に安全な状態に保持するよう努めなければならない。

作業にあたり、必要な確認を励行し、憶測による取扱いをしてはならない。また、運転の取扱いに習熟するよう努め、その取扱いに疑いのあるときは、最も安全と思われる取扱いをしなければならない。

事故が発生した場合、その状況を冷静に判断して速やかに安全、且つ、適切な処置をとり、特に人命に危険が生じたときには、全力を尽くしその救助に努めなければならない。

作業にあたり、関係者との連絡を緊密にして打合せを正確に行い、互いに協力しなければならない。また、鉄道運転事故等が発生したときは、速やかに関係先に報告しなければならない。

常に問題意識を持ち、安全管理規程及び安全管理体制等、輸送の安全に係る業務上の改善を行わなければならない。

1-2 2009年度安全目標

『運転無事故』の継続

当社は1981(昭和56)年10月から現在に至るまで、27年5ヶ月(2009年4月1日現在)の間「有責事故ゼロ」を継続しており、この間に運転責任事故が皆無であり運転保安業務に優秀な成績をあげたことにより、近畿運輸局長より「連続12期運転無事故表彰」を受けております。

2009年度も引き続き「連続13期運転無事故」を目指し、社長以下全役職員が『運転無事故』の継続に向け取り組んでおります。

1-3 2009年度安全方針

『安全最優先の職場風土の確立』

安全最優先の意識の高揚と定着

情報伝達と共有化の徹底及び双方向コミュニケーションの確保

安全性向上対策の推進

人材育成と技術伝承の推進

当社は1997年(平成9年)11月に、朝夕ラッシュ時間帯を除くワンマン運転、および阪急電鉄との直通列車・日生エクスプレスの運転を開始しました。続く2003年(平成15年)5月には能勢電鉄全列車の終日ワンマン運転を実施しました。

ワンマン運転実施に際しては、各種保安設備の整備を行い、輸送安全の絶対確保とその実践プロセスを確実に実行し、安全運転に邁進して参りました。

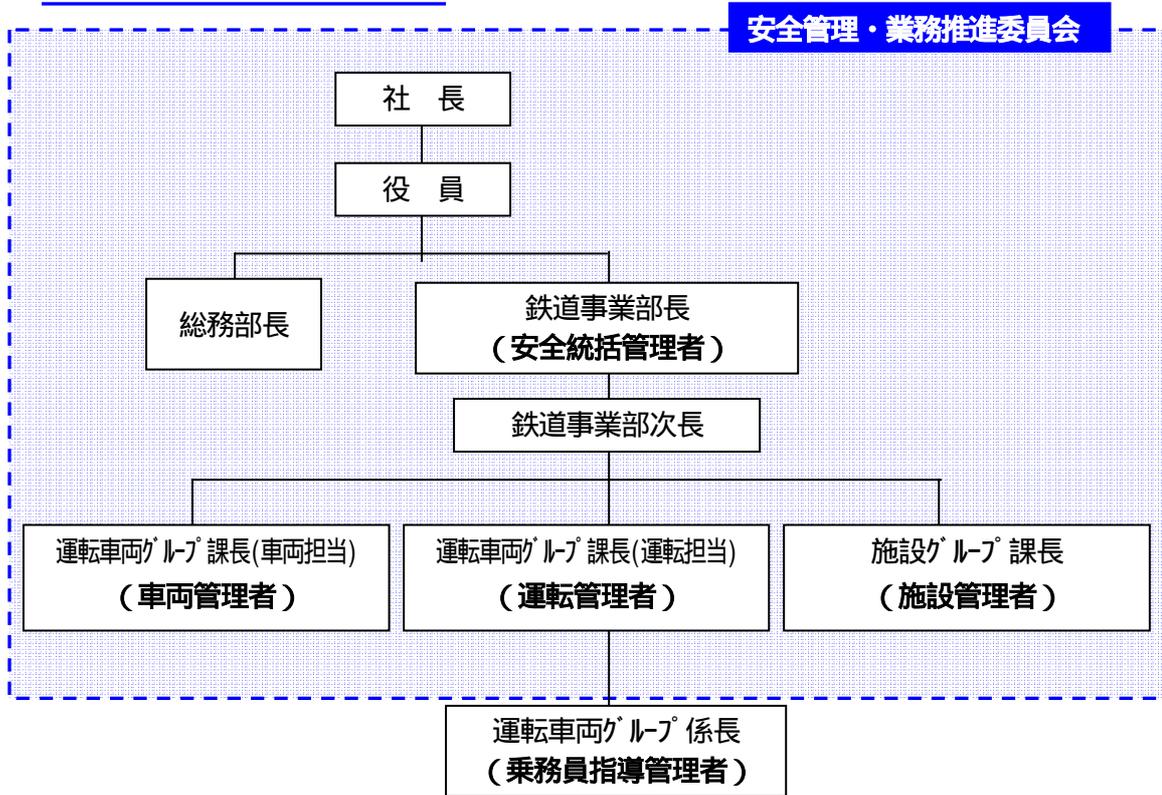
また鉄道事業法改正に伴い、2006年(平成18年)10月に「運輸安全マネジメント」を取り入れ、安全に関する取り組みに対し「PDCAサイクル」を確実に実行し、安全最優先の職場風土の確立に努めました。その運輸安全マネジメントも約3年が経過し、社員一人ひとりの安全意識も高揚して、確実に職場の安全風土も定着してまいりました。更に風通しの良い職場構築のため、経営トップと職場係員との対話の場を設け、経営トップの考え方や職場の問題点を話し合い、情報伝達とコミュニケーションの確保に努めております。

安全輸送の確保につきましては、事故の芽(ヒヤリハット)を摘み取るための対策や、それに対する前向きな議論を行うと共に、他社・自社の事象事例を参照に事故防止対策会議を実施し、類似事故の再発防止に取り組んでいます。

2. 安全管理体制

2-1 鉄道線の安全管理体制

(1) 安全管理体制概要図

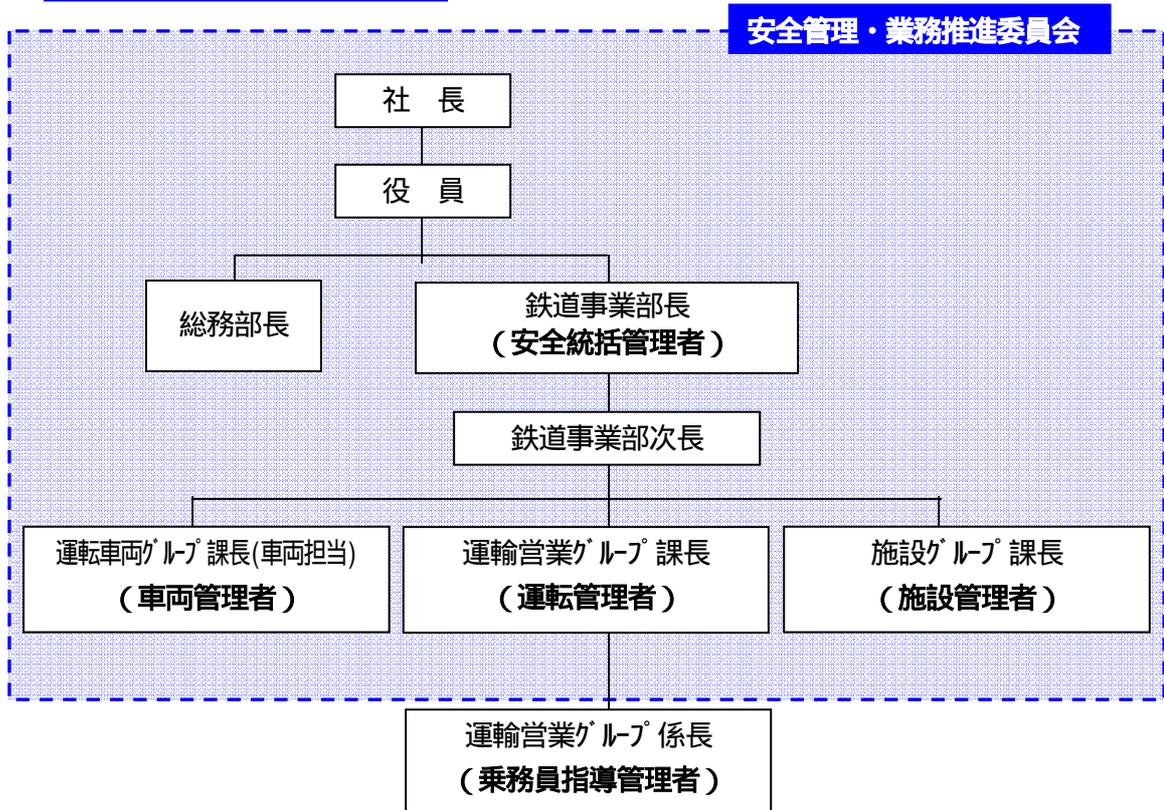


(2) 各管理者等の役割

役職名	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	運転管理者の指揮の下、乗務員の資質（適性・知識及び技能）の維持に関する事項を管理する。
施設管理者	安全統括管理者の指揮の下、鉄道施設に関する事項を統括する。
車両管理者	安全統括管理者の指揮の下、車両に関する事項を統括する。
総務部長	輸送の安全の確保に必要な設備投資、財務、要員に関する事項を統括する。

2 - 2 鋼索線の安全管理体制

(1) 安全管理体制概要図



(2) 各管理者等の役割

役 職 名	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	運転管理者の指揮の下、鋼索線の運転手及び乗務員の資質（適性・知識及び技能）の維持に関する事項を管理する。
施設管理者	安全統括管理者の指揮の下、鉄道施設に関する事項を統括する。
車両管理者	安全統括管理者の指揮の下、車両及び原動設備に関する事項を統括する。
総務部長	輸送の安全の確保に必要な設備投資、財務、要員に関する事項を統括する。

2 - 3 安全管理・業務推進委員会

安全管理・業務推進委員会は、「安全管理規程」に定めるとおり、輸送の安全を確保するため、輸送業務の実施およ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施策を推進することを目的として設置しています。

安全管理・業務推進委員会は、社長を委員長として常勤の役員および全管理職で組織し、毎月1回定期的に開催しています。



安全管理・業務推進委員会

2 - 4 安全管理規程、安全管理・業務推進委員会規程

安全管理規程は、鉄道事業法の規定に基づき、安全管理体制を確立し、輸送の安全水準の維持及び向上を図ることを目的として、輸送の安全を確保するために遵守すべき事業の運営の方針、事業の実施及び管理の体制・方法を定めています。

安全管理・業務推進委員会規程は、同委員会の構成員・審議事項・報告すべき事項など責務や運営方法等について定めています。

2 - 5 2008年度の安全管理に係る主な活動

実施月		活動内容
毎月（1回）		安全管理・業務推進委員会の開催
毎月（4回程度）		安全統括管理者の現場巡視
2008年	4月	社長の現場巡視（春の全国交通安全運動）
	7月	列車事故対応総合訓練の実施（全社合同）
	7月	社長の現場巡視（安全運転推進運動）
	8月	安全報告書の公表
	9月	社長の現場巡視（秋の全国交通安全運動）
	10～12月	鉄道安全監査（現業部門）
	12月	社長の現場巡視（年末年始安全総点検）
2009年	2月	鉄道安全監査（総務部門）
	3月	内部監査（社長、安全統括管理者、総務部長）
	3月	2009年度安全計画策定

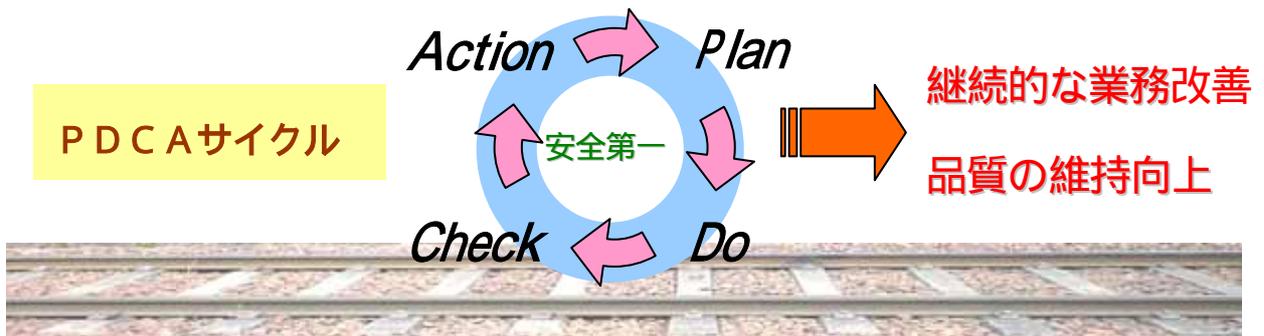
3 . 安全重点施策の内容

3 - 1 安全最優先の意識の高揚と定着

(1) 安全意識の高揚

安全管理規程の安全に関する基本的方針「行動規範」並びに2009年度安全方針である「安全最優先の職場風土の確立」を全社員が認識して実行できるよう、P（計画）D（実行）C（検証）A（改善）サイクルによる教育指導を行うとともに、職場とのコミュニケーションを十分にとり、相互に「理解力」と「行動力」を発揮して事故が起こる前に問題解決できる職場構築に努めています。

- 1 . Plan（計画）: 従来の実績や将来の予測などをもとにして計画を作成する。
- 2 . Do（実行）: 計画に沿って実施する。
- 3 . Check（検証）: 実施が計画に沿っているかどうかを検証する。
- 4 . Action（改善）: 実施が計画に沿っていない部分を調べて改善をする。



(2) 安全基本方針の周知徹底

「安全行動規範カード」を作成し、役員・社員等全員に配布・携帯させるとともに、「安全行動規範」を各職場に掲示し、安全基本方針の周知に努めています。

また、鉄道事業部内の会議・研修等においては、毎回、出席者全員で「安全行動規範」を唱和するとともに、安全基本方針の趣旨等について教育を行い、安全意識の高揚を図っています。



安全行動規範カード

(3) 社長及び鉄道事業部長（安全統括管理者）による現場巡視

組織内のコミュニケーションによって風通しの良い社内風土作りを推進するため、社長及び鉄道事業部長（安全統括管理者）が定期的な現場巡視を実施しています。



社長・鉄道事業部長による現場巡視

(4) 関係法令等の遵守の徹底

安全基本方針と関係法令の遵守の徹底を図るため、役員・社員等に対して、職務内容に応じて、安全管理規程や関係法令等の教育を実施し、安全最優先の徹底を図っています。

また安全に対して適切なマネジメントを行うため、鉄道の安全に関する内部監査を実施しています。

(5) 文書管理及び記録の徹底

安全管理体制に関する文書の整備を行い、会議、教育、訓練等の必要な記録を作成するとともに、文書管理規程に基づいた適正な管理の徹底を図っています。

3-2 情報伝達と共有化の徹底及び双方向コミュニケーションの確保

(1) 社長、鉄道事業部長（安全統括管理者）と現業部門との意見交換会の開催

「現業部門との双方向コミュニケーションの確保」と「安全最優先の意識の醸成」を目的として、社長及び鉄道事業部長（安全統括管理者）の現場巡視等の際に、現場係員との意見交換会を実施しています。



社長・鉄道事業部長との意見交換会

(2) 「事故の芽」の報告の徹底と分析及び対策

輸送の安全を脅かす「事故の芽」となる事例の抽出に努めるとともに、報告の徹底を図っています。

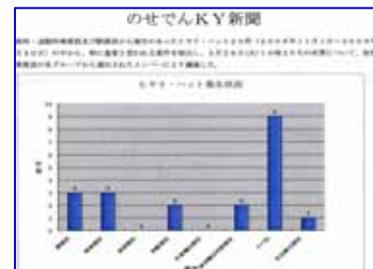
毎日、乗務員が退勤するとき、ヒヤリ・ハット体験について報告させるとともに、乗務員詰所には、「ヒヤリ・ハット報告箱」を設置し、勤務中のヒヤリ・ハット体験が気軽に報告できるよう取り組んでいます。

なお、抽出した事故の芽は、「ヒヤリ・ハット対策会議」や各部門において原因の分析と検証を行い、事故防止対策を検討し安全性の向上を図っています。また、対策会議の内容等については、「のせでんKY新聞」にて、全係員に開示しています。

この他、乗務員を対象に「事故の芽」アンケート調査を実施し、その結果を基にハード面及びソフト面の対策を講じています。



ヒヤリ・ハット報告箱



のせでんKY新聞

『事故の芽』について

当社では、「事故や輸送障害、災害、インシデントには至らないが、これらに発展する可能性がある軽微な事故、障害、故障、ヒヤリハット及びリスク等」を『事故の芽』と定義しています。

(3) 安全管理・業務推進委員会等での報告・審議

運転事故、輸送障害、「事故の芽」情報等について、毎月定期的開催する安全管理・業務推進委員会（委員長：社長）並びに鉄道事業部連絡会議において報告を徹底し、情報の共有化を図っています。また、安全管理・業務推進委員会においては、各部門において検討した事故等の分析結果及び再発防止対策について審議し、具体的な対策を講じるなど、事故防止に取り組んでいます。

(4) 業務委託会社等との連携の強化

各部門において、業務委託会社と連携を密にした会議、ミーティング等を定例的に開催し、業務委託会社との情報の共有化と安全管理体制の強化を図っています。

(5) 教育・訓練

事故防止と不測の事態・事故に備えるため、乗務員をはじめ各部門においては、計画的にさまざまな教育・訓練を実施し、事故防止並びに人材の育成に努めています。また、各部門や業務委託会社等との連携を強化するための合同訓練等も実施しています。

列車事故対応総合訓練の実施

2008年度においては、爆破テロによる列車事故発生時に於ける正確・迅速な対応能力の向上を目的に全社的な情報伝達訓練並びに負傷者の救出、お客様の避難誘導および復旧作業訓練を、当社の各部門及び業務委託会社と合同で実施いたしました。

日時・場所 2008年7月11日(金) 平野車庫構内
想定 線路に隣接する商業施設で仕掛けられた爆弾が爆発、その影響で壊れた建物のコンクリート片が列車を直撃すると共に、線路内に飛散し車両はそのコンクリート片に乗り上げ脱線した。



お客様の救出及び避難誘導



列車の脱線復旧



架線の復旧



破損した枕木の交換



安全統括管理者による講評

鋼索線における避難誘導訓練の実施

鋼索線(妙見ケーブル)においても、不測の事態・事故に備え、お客様の避難誘導をはじめとする訓練を定期的の実施しています。



ケーブルカーからの
お客様の避難誘導



3-3 安全性向上施策の推進

(1) 安全管理・業務推進委員会における安全性向上施策の推進

安全管理・業務推進委員会においては、輸送の安全に係る中期計画の検討及び各部門における安全対策計画や安全性向上活動について検証し、安全性の向上を図る施策を推進しています。

また、自社において発生した事故等については、原因分析のうえ各部門にて再発防止策を検討し、安全管理・業務推進委員会において審議し、対策を講じることにしています。他社の事故についても、集約した情報をもとに、当社に関係する事項について対策を検討し、同種事故の防止を図っています。

(2) ホームにおける安全対策

ホームからの転落や線路内への立ち入りに対する安全対策として、駅ホームには「非常通報ボタン」を順次設置してきましたが、2008年度は新たに7駅13箇所に設置し、ホームにおける安全性の向上を図りました。

また、ホームにおいて列車の接近を知らせる放送設備を2008年度は、多田駅に設置致しました。

この他、1997(平成9)年度より実施しているワンマン運転用の設備について、6駅のワンマン運転用ホームミラーを鏡面曲率半径の大きいミラーに変更し、視認性の向上を図りました。

ホームにおける主な安全設備

名称	機能
非常通報ボタン	非常事態等に、ホームに設置している非常通報ボタンを押すと、ブザー音が鳴動するとともに、アクシデントサインにより駅に進入(または進出)してくる列車の運転士に知らせます。
転落支障報知装置	車両とホームの間隔が広い曲線ホームの軌道上には転落検知マットを設置し、万が一、車両とホームの隙間から線路内へ転落された場合、自動的にブザー音やアクシデントサインにより運転士に知らせます。また、注意を促す回転灯も設置しています。
連結面間の転落防護柵	車両の連結部から線路内への転落を防止するための設備で、全車両に装備しています。



非常通報ボタン



回転灯

転落検知マット



連結面間の転落防護柵

(3) 車両における安全対策

車両の乗降口のすべり止めや床面の凹凸をなくすため、車内の床面更新工事を実施するとともに、車両走行時の横揺れを抑制するためのダンパー装置の更新工事も実施し、走行安定性の向上を図りました。

2009年度は、現在、車両の各扉に設置している「戸閉検知センサー」の機能の充実化も図っていく予定です。

鋼索線におきましては、ケーブルカーの車体外板等の補修工事を実施し、安全性の維持・向上に努めました。

車両における主な安全設備

名称	機能
デッドマン装置	運転士が運転不能状態に陥り、運転台のデッドマン装置から手を離すと自動的に列車を停止させます。
戸閉検知センサー	車両の扉を閉めた際に、車外におられるお客様や物を扉に挟んでしまった場合、扉の上部(車外)に設置しているセンサーによりそれを検知し、運転士に知らせます。
扉誤操作防止装置	ホームのない箇所など所定の場所以外では、誤って扉を開く操作をしても扉が開かないようにしています。
駅誤通過防止支援装置	運転士が停車駅手前の所定の地点でブレーキ操作を行わなかった場合に、チャイムと音声で運転士に警告します。
防護無線装置	異常発生時に、乗務員が運転台に設置している防護無線装置のボタンを押すと、当該列車の付近を走行中の全列車に異常を知らせ、接近してくる列車を停止させます。
非常通話装置	車内で非常事態等が発生した場合に乗務員へ通報する装置で、お客様と乗務員とが直接通話できます。(各車両に1箇所設置)



運転士がデッドマンを握っている状態(運転中)



運転士がデッドマンを離れた状態(非常ブレーキ作動)



戸閉検知センサー(センサー発受光部)



非常通話装置



列車無線装置



防護無線装置の押しボタン

(4) 線路における安全対策

軌道・土木施設関係

昨年度に引き続き全線において超音波式レール探傷検査を行い、レール折損に至る可能性のある腐食状況の事前検知に努めました。

また、滝山駅～鶯の森駅間の摩耗の進んだ軌道において、レール・分岐器材料の交換を行うとともに、レールの長尺化により継目を減らすことにより、騒音・振動削減を図るなど、安全性向上はもとより環境対策も併せて実施しました。

この他、開通後30年を経過した日生線の高架橋コンクリート劣化による剥落の可能性について、打音調査を実施し、将来的に第三者への影響が考えられる箇所において、コンクリート剥落防止措置を行いました。

2009年度も、引き続き超音波レール探傷器による検査を実施し、レール折損の事前検知に努めると共に、摩擦により劣化の進んだレールの交換を随時実施し、列車走行の安全性の向上を図ってまいります。



超音波レール探傷器（カート式）による検査



コンクリート剥落防止措置

電気施設関係

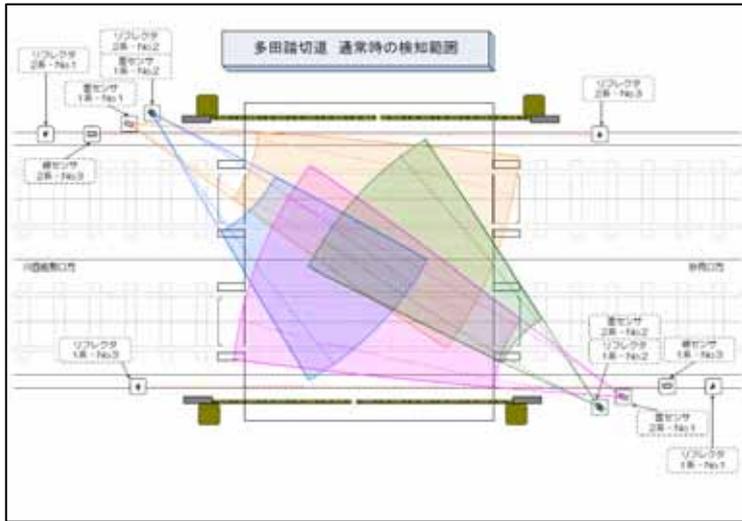
ミリ波式踏切障害物検知装置の新設

これまで当社で使用してきた踏切障害物検知装置は、赤外線による光式タイプでしたが、2008年度 of 多田踏切道の障害物検知装置の更新に併せて、従来の赤外線による光式に代わり、電磁波によるミリ波式の障害物検知装置に更新しました。この方式は、ミリ波（電磁波）で踏切全体を照射し、踏切内に存在する物体からの反射を検出、その移動速度や位置から踏切内に取り残された障害物を検知して列車を停止させる方式です。

これにより、対象物が自動車のみであった従来の光式に比べ、踏切域を面的に覆うように照射され、自動車だけでなく二輪車、歩行者、車椅子等も検知が可能となり安全性が向上しました。



ミリ波式センサー



ミリ波式の障害物検知範囲



反射板 (リフレクター)

踏切警報機の全面式閃光灯の設置

踏切道に隣接する道路から進入する際、道路が傾斜しているため踏切警報機が見にくい鶯の森踏切道に、踏切事故防止のために全方向から確認できる全面式閃光灯を設置することにより、踏切保安度の向上を図りました。



鶯の森踏切道



全面式閃光灯

線路における主な安全設備

名 称	機 能
A T S 装置	A T S 装置は全線に設置しており、信号条件により連続的に列車の速度を制御します（連続速度照査式）。万が一、運転士が信号の見間違いや錯覚等により運転操作を誤った場合、自動的に列車を停止または減速させます。
終端防護装置	全終端駅に設置しており、万が一、運転士がブレーキ操作を誤って速度照査地点を所定の速度を超えて通過した場合、A T S 装置と連動し駅の終端部までに列車を自動的に停車させます。
踏切障害物検知装置	自動車が通行可能な全踏切道に設置しており、踏切警報機が動作後、踏切道内で自動車等が立ち往生した場合、それを検知し自動的に特殊信号発光機に赤信号を点滅させるとともに、A T S 装置と連動し列車を自動的に停止させます。
限界支障報知装置	列車脱線等により軌道内に敷設（見通しの悪い急曲線部）している検知柱が傾くと、特殊信号発光機に赤信号を点滅させ、反対線路を進行してくる列車を停止させます。
落石検知装置	落石等により線路際に設置している検知線が断線すると、特殊信号発光機に赤信号を点滅させ、接近してくる列車を停止させます。



運転士の A T S 表示器
(制御速度等を表示)



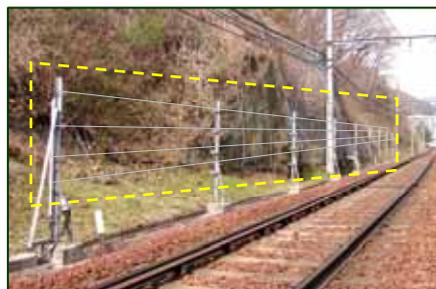
終端防護装置
(点線で囲んだ部分が速度照査点)



踏切障害物検知装置

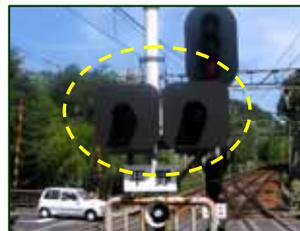


限界支障報知装置
(点線で囲んだ部分が検知柱)



落石検知装置
(点線で囲んだ部分が検知線)

特殊信号発光機



踏切障害物検知装置用

・限界支障報知装置用
・落石検知装置用

(5) 防災対策

自然災害に対する対策として、その被害を最小限にとどめるため、防災体制実施要綱を定め、「暴風雨」「凍結・雪害」「地震」など気象状況に応じた体制の確保に努めています。

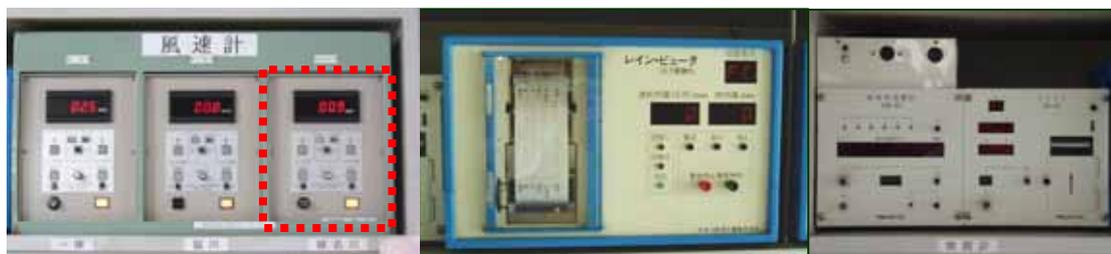
沿線には、風速計のほか雨量計、地震計も設置しており、各々の受信機は運転指令所や妙見ケーブルの山上駅（風速計、雨量計）に設置し、運転指令者等は常にその状況を監視して、必要に応じて運転速度の規制や防災体制の発令を速やかに行い、安全運行に努めています。

2008年度は、「猪名川橋梁」（鶯の森～鼓滝駅間）の風速計を気象庁の検定品に合格した風速計に更新し、正確な風速の計測に努めました。

また、列車運行における地震被害の軽減を図る目的で、運行中の各列車に対して、列車無線により即座に地震情報が提供できる緊急地震速報システムの導入もあわせて実施しました。



更新後の「猪名川橋梁」風速計



風速計
(3箇所の風速を表示)

雨量計
(2箇所の雨量を表示)

地震計
(1箇所に設置)

 は、更新された風速計

緊急地震速報システム

本システムは、気象庁が緊急地震速報として配信する震源情報（震源位置・地震の規模・発生時刻）を基に、大きな揺れで被害をもたらすS波到達前に、予測される揺れの大きさとS波到達時間を算出します。その結果、震度1以上の地震が予測された場合は、予め指定された地点（川西能勢口、猪名川橋梁、平野、山下、日生中央、妙見口、黒川の7箇所）の予測震度と到達時間を画面上に表示し、さらに震度4以上の予測になると運行中の列車に対して列車無線で緊急停止するよう自動放送を行います。



緊急地震速報システム

地震速報デモ画面

(6) 安全性向上に関する投資額

安全対策に関連して投資した過去3年間の実績額と2009年度の計画(予算)は、下表のとおりです。

(単位：千円)

	2006年度	2007年度	2008年度	2009年度(予算)
鉄道線	162,134	234,995	265,227	642,082
鋼索線	10,879	3,616	8,642	4,950
合計	173,013	238,611	273,869	647,032

2009年度の予算額には平野駅、畦野駅のバリアフリー工事費を含む

4 . 事故等の発生状況

4 - 1 鉄道運転事故および輸送障害

A . 鉄道線

年 度	鉄道運転事故	輸送障害（30 分以上の遅延や運休）
2006 年度	0 件	2 件
2007 年度	1 件*	0 件
2008 年度	0 件	1 件

* 2007 年度の鉄道運転事故の内容
・踏切障害事故... 1 件

B . 鋼索線（妙見ケーブル）

年 度	鉄道運転事故	輸送障害（30 分以上の遅延や運休）
2006 年度	0 件	0 件
2007 年度	0 件	0 件
2008 年度	0 件	0 件

4 - 2 インシデント（鉄道運転事故が発生するおそれがあると認められる事態）

過去3年間、インシデントはありませんでした。

4 - 3 行政指導等

過去3年間、国土交通省からの指導等はありませんでした。

5 . お客様、沿線の皆様へのご協力をお願い

能勢電鉄におきましては、これまでご説明させていただきました安全対策のほか、鉄道事故等の防止や快適な車内環境づくりのため、次のとおり各種取組みを行っております。鉄道をご利用のお客様や沿線の皆様方にも、ご協力を賜りますようお願いいたします。

5 - 1 踏切事故防止の取組みについて

踏切事故は、自動車の直前横断、無謀通行、運転操作の誤り等、道路通行者側に起因するものが大半を占めているため、例年、近畿運輸局および近畿管区警察局等が共催する「踏切事故防止キャンペーン」に参画し、踏切道を通行されるドライバーや歩行者に対して啓発グッズやリーフレット等を配布し、安全確認の協力を呼びかけるなど啓発活動を実施しています。

また、駅や車内におけるPR放送の実施やポスターの掲出など、お客様に対しても事故防止への協力をお願いするとともに、沿線の小・中学校を訪問し、ポスターの掲出や啓発グッズの配布など、踏切道を通行する際のマナーや事故防止の啓発活動を実施しています。



踏切道における啓発活動

5 - 2 不審物発見時について

当社では、テロ対策の一環として、自主警備体制の徹底を図り、警察等の関係機関と連携を図りながら駅構内、列車内等の巡回を強化しています。電車をご利用の際、駅構内や車内で不審物を発見された場合は、触れたり、動かしたりせず、乗務員またはインターホンで駅係員にご連絡いただきますようお願いいたします。



各駅設置のインターホン

5 - 3 乗車マナーについて

当社では、日頃からお客様のマナー向上について取り組んでおりますが、より効果的に多くのお客様のご理解・ご協力を得るため、平成6年から当社を含む関西の鉄道事業者15社局で「共同マナーキャンペーン」を実施しています。2008年度は、「車内における迷惑音」「座席の譲り合い」をテーマにポスターを作成し、当社及び各社局の各駅に掲出しました。



共同マナーポスター

5 - 4 痴漢防止の取り組みについて

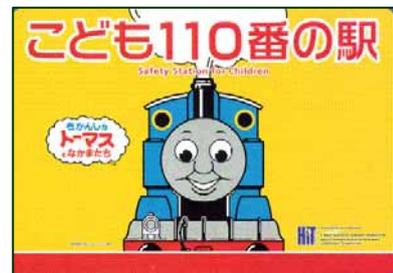
列車内における迷惑行為の撲滅のため、助役や駅係員による車内巡視を実施するとともに、駅や車内における放送やポスターの掲出等によりお客様に協力をお願いしました。また、鉄道警察隊や関西の鉄道事業者とともに、「列車内チカン追放キャンペーン」を実施し、迷惑行為の防止に取り組んでいます。



「列車内チカン追放キャンペーン」ポスター

5 - 5 「こども110番の駅」の取り組みについて

登下校時などに子供たちがトラブルや事件に巻き込まれる事案が多発していることから、地域の子供たちを犯罪から守り、安心して暮らせる環境づくりの取り組みとして「こども110番の駅」を実施しています。係員所在駅には、目印となるステッカーを掲出し、子供が駅に助けを求めてきた時には、子供を保護するなど被害を最小限にとどめる対応を行います。



「こども110番の駅」ステッカー

5 - 6 A E D (自動体外式除細動器) の設置について

A E Dとは、痙攣し血液を流すポンプ機能を失った状態(心室細動)になった心臓に対して、電気ショックを与え、正常なリズムに戻すための医療機器です。

当社では、平野駅、畦野駅、山下駅、光風台駅、日生中央駅の主要5駅と阪急電鉄との共同使用駅である川西能勢口駅に設置しています。



平野駅に設置のA E D

6 . 安全報告書等に対するご意見について

能勢電鉄における安全報告書の内容や安全への取り組みに対するご意見、ご質問等は、下記へご連絡下さい。

担当部署	能勢電鉄株式会社 鉄道事業部 運転車両グループ
住 所	〒666-0121 川西市平野1丁目35番2号
電 話	072(792)7717 9時00分~17時30分(土日祝を除く)
F A X	072(792)7730