

“We stand by you”のせてん



鉄道 2010年 安全報告書



2010年9月
能勢電鉄株式会社

目 次

目 次	1
ごあいさつ	2
1. 安全の基本的な方針と安全目標	3
1-1 安全の基本的な方針	3
1-2 2010年度安全目標	4
1-3 2010年度安全方針	4
2. 安全管理体制	5
2-1 鉄道線の安全管理体制	5
2-2 鋼索線の安全管理体制	6
2-3 安全管理推進委員会	7
2-4 安全管理規程、安全管理推進委員会規程	7
2-5 2009年度の安全管理体制に係る主な活動	8
2-6 輸送の安全に係る内部監査の実施	8
3. 安全重点施策の内容	9
3-1 安全最優先の意識の徹底と浸透	9
3-2 情報伝達と共有化の徹底および双方向コミュニケーションの確保	11
3-3 安全性向上対策の実践	13
3-4 人材育成および技術伝承の推進	20
4. 事故等の発生状況	21
4-1 鉄道運転事故および輸送障害	21
4-2 インシデント	21
4-3 行政指導等	21
5. お客様、沿線の皆様へご協力をお願い	21
5-1 踏切事故防止の取り組みについて	21
5-2 不審物発見時等のお願い	22
5-3 乗車マナーのお願い	22
5-4 痴漢防止の取り組みについて	23
5-5 「こども110番の駅」の取り組みについて	23
5-6 AED（自動体外式除細動器）の設置	23
6. 安全報告書等に対するご意見について	24

ごあいさつ

平素から能勢電鉄をご利用いただき、また鉄道事業に対しまして、ご支援やご理解を賜り、誠にありがとうございます。

当社は「能勢妙見山」に参詣されるお客様の輸送と、沿線で産出される「特産物」の輸送を目的に1908年に設立され、1913年に現在の川西能勢口～一の鳥居駅間を開業、1923年に一の鳥居～妙見口駅間を開業して妙見線が全通しました。1960年代には沿線開発に伴って複線化、線路改良を行い、1978年には山下～日生中央駅間の日生線を開業し、現在の路線となりました。2008年度には創業100周年を迎えましたので、これを機に当社の歴史と伝統を引き継ぐとともに、次代のニーズにマッチした新生能勢電鉄としてスタートを切ったところです。

鉄道事業にとって、鉄道の安全確保は最大の使命であります。

当社では、安全を維持・向上させるため、経営トップから運転、駅務、土木、電気、車両の係員に至るまで、運輸安全マネジメント制度を構築し、安全意識の徹底と安全管理体制の強化に取り組んでおります。現在、鉄道線におきましては、28年間にわたり「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、50年間にわたり「有責事故ゼロ」を継続しております。しかし、今日の安全が明日の安全を担保するものではありません。そのためには常に日々の運行業務の中から「本当に安全であったのか」「ヒヤリ・ハットはなかったか」等「事故の芽」を掘り起こし、危機事象を想定して事故防止に努め、安全の確保に対する体制を確立しております。

昨年度から平野駅構外コンコースにイトイン・コンビニを開設しました。これは、全駅無人駅という環境下であっても、できるだけお客さまや沿線にお住まいの皆さまとのコミュニケーションを大切に、「安全に」「安心して」ご利用いただくための取り組みのひとつです。このような地道な取り組みの積み重ねにより、皆さまに信頼される「のせでん」になるよう、社員一人ひとりが力を合わせて取り組んでおります。

また、阪急電鉄、阪急バス等の公共交通機関との乗り継ぎ利便性向上や駅のバリアフリー化を促進するなど、アクセシビリティの向上にも努めてまいります。

今後も鉄道事業運営の最優先事項として「輸送の安全確保」を最大の使命とし、お客様に「より安全」「より安心」「より快適」な輸送サービスを安定的に提供できるよう、全社一丸となって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第3条の4の定めに基づき、輸送の安全確保のための取り組み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。

私は平成22年6月をもって代表取締役社長に就任いたしました。

今後も社業発展と地域に密着したサービスを提供できるよう全力を尽くし専心努力いたす所存でございます。

岸本和也



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、社長以下関係役職員に対して「輸送の安全の確保に係る行動規範」として周知・徹底しております。

輸送の安全の確保に係る行動規

- ① 協力一致して事故の防止に努め、旅客およ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。
- ② 輸送の安全に関する法令および関連する規程（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。
- ③ 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。
- ④ 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。
- ⑤ 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。
- ⑥ 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。
- ⑦ 常に問題意識を持ち、安全管理規程および安全管理体制等、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 2010年度 安全目標

『運転無事故』の継続

鉄道線は1981(昭和56)年10月5日から現在に至るまで、28年11ヶ月間「有責事故ゼロ」を継続しており、近畿運輸局より「連続13期運転無事故表彰」をいただいております。2010年度も引き続き『運転無事故』の継続に取り組んでまいります。

また鋼索線(妙見ケーブル)におきましても、1960(昭和35)年4月の開業以来50年5ヶ月間にわたり「有責事故ゼロ」を継続しております。(2010年9月現在)

【過去の運転事故】

1981(昭和56)年10月4日7時6分、普通1両編成(形式50型)が川西国鉄前駅(1981年12月20日廃止)に到着時、ブレーキを掛けたところ、朝露のため滑走が起これば非常ブレーキを掛けたが及ばず、過走して時速約10kmで車止めに衝突して停止した。

1-3 2010年度 安全方針

『安全最優先の職場風土の確立』

◎安全重点施策

- ① 「安全最優先」意識の徹底と浸透
- ② 情報伝達と共有化の徹底および双方向コミュニケーションの確保
- ③ 安全性向上対策の実践
- ④ 人材育成および技術伝承の推進

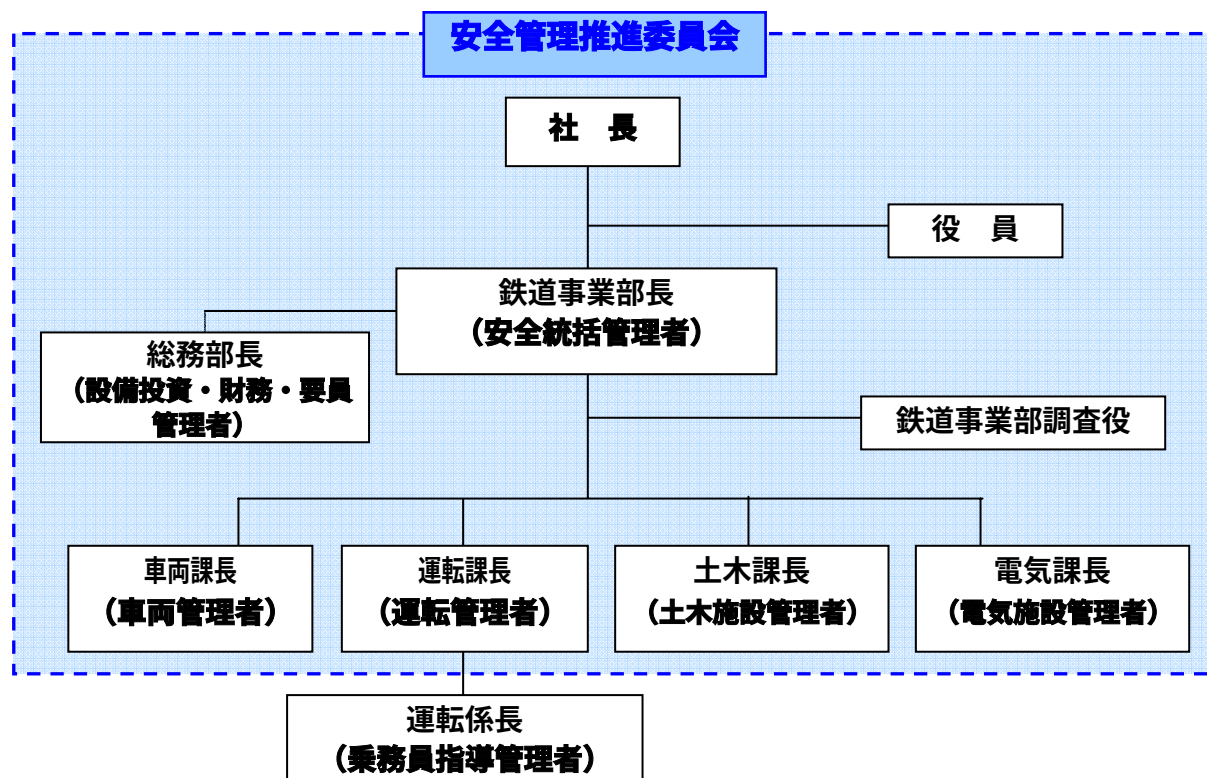
2. 安全管理体制

2006年10月1日付けで「安全管理規程」の制定、並びに社長をトップとする「安全管理推進委員会」を発足しました。

2010年4月1日、業務組織変更に伴い、安全管理体制においても各管理者の責務をより明確にするため、安全管理規程および安全管理推進委員会規程の変更を行いました。

2-1 鉄道線の安全管理体制

(1) 安全管理体制概要図

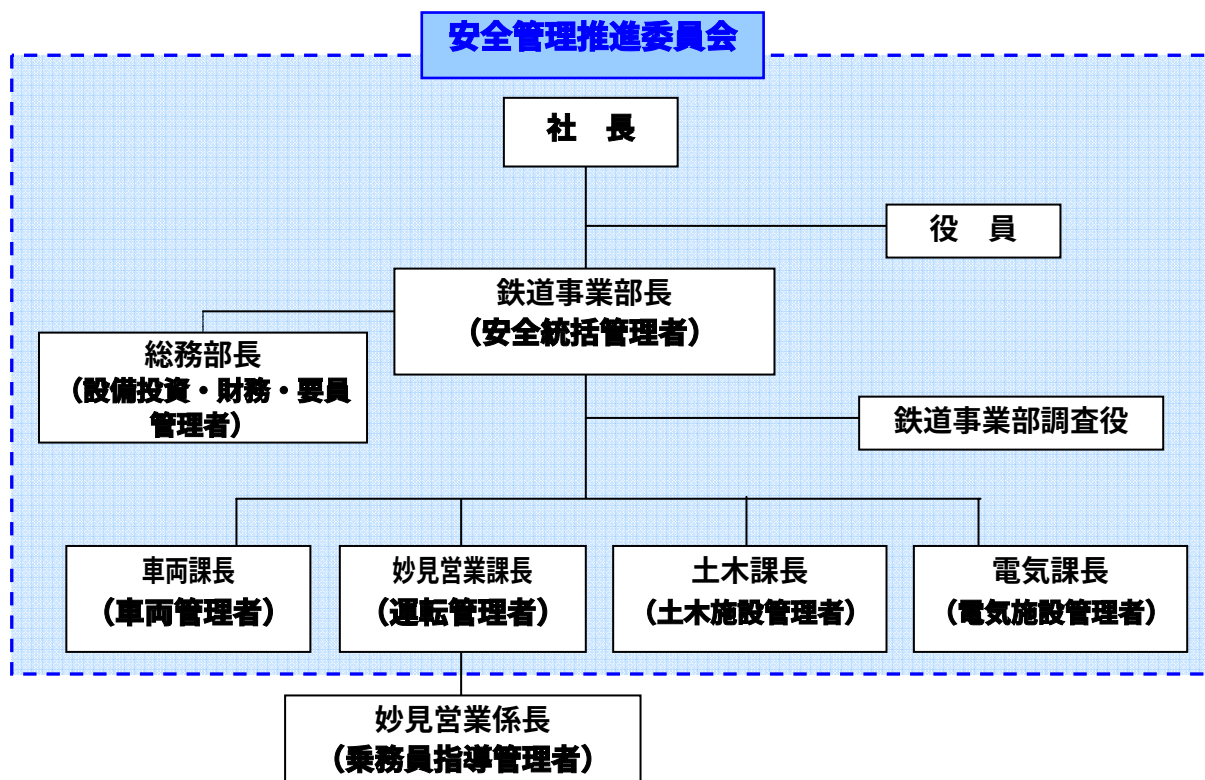


(2) 各管理者等の役割

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・知識および技能）の維持に関する事項を管理する
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
土木施設管理者	安全統括管理者の指揮の下、土木施設に関する事項を統括する
電気施設管理者	安全統括管理者の指揮の下、電気施設に関する事項を統括する
設備投資・財務・要員 管理者	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、鋼索線の運転手および乗務員の資質（適性・知識および技能）の維持に関する事項を管理する。
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
土木施設管理者	安全統括管理者の指揮の下、土木施設に関する事項を統括する
電気施設管理者	安全統括管理者の指揮の下、電気施設に関する事項を統括する
設備投資・財務・要員 管理者	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 安全管理推進委員会

安全管理推進委員会は「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。

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

【構成員】

1. 社 長
2. 安全統括管理者（鉄道線、鋼索線）
3. 鉄道事業部、総務部の役員
4. 運転管理者、車両管理者、土木施設管理者、電気施設管理者、索道技術管理者
設備投資・財務・要員管理者
5. 鉄道事業部の部長、調査役、課長、専門役で輸送の安全管理に係るもの
6. 総務部の部長、調査役、課長で輸送の安全管理に係るもの



安全管理推進委員会



2-4 安全管理規程、安全管理推進委員会規程

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およ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、事業の実施および管理の体制・方法を定めています。

安全管理推進委員会規程は、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を定めています。

2-5 2009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
2009年	4月	社長の現場巡視（春の全国交通安全運動）
	6月	鋼索技術研修会
	6月	フォローアップ監査
	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	2009年安全報告書の公表
	9月	安全管理規程の一部改正および届出 （駅管理運営業務変更に伴う変更）
	9月	社長の現場巡視（秋の全国交通安全運動）
	12月	鉄道安全監査（現業部門）
	12月	鋼索技術研修会
	12月	社長の現場巡視（年末年始輸送安全総点検）
2010年	2月	内部監査（社長、安全統括管理者、総務部長）
	3月	2010年度安全計画策定

2-6 輸送の安全に係る内部監査の実施

安全管理体制のチェック機能の一つとして、輸送の安全に係る内部監査を実施しています。内部監査の結果は、次年度の安全重点施策や安全に関する教育・訓練等に反映させています。

（1）安全監査

鉄道事業部（各現業部門）、総務部に対して、輸送の安全に係る業務の実施と管理の方法について監査し、安全輸送の確保および維持向上に努めています。

（2）内部監査

経営管理部門（社長、鉄道事業部長〔安全統括管理者〕、総務部長〔設備投資・財務・要員管理者〕）に対して、監査員による直接インタビューにより、安全計画の実施状況や安全管理規程の有効性を確認・判定するために実施しています。

3. 安全重点施策の内容

3-1 安全最優先の意識の徹底と浸透

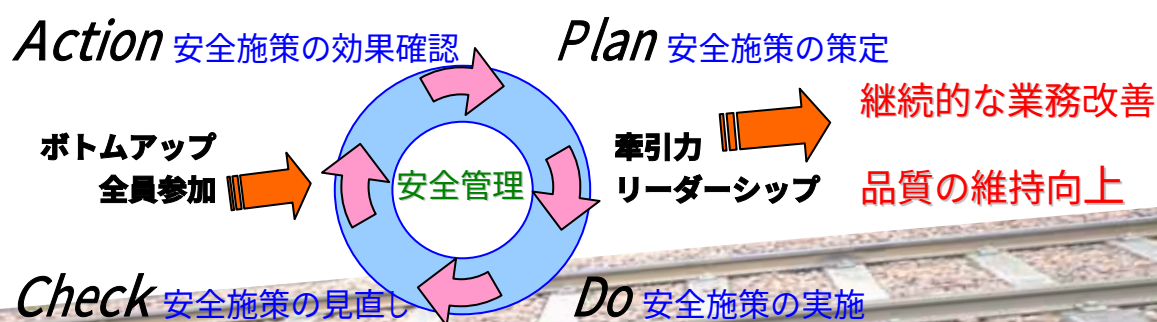
鉄道事業法改正に伴い、2006年（平成18年）10月に「運輸安全マネジメント」を取り入れ、安全に関する取り組みに対し「PDCAサイクル」を確実に実行し、安全最優先の職場風土の確立に努めました。

（1）安全意識の高揚

安全管理規程第3条1項の安全に関する基本的方針「行動規範」、並びに安全方針である「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 o（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に当たれる職場構築に努めています。

P l a n	（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
D o	（実行）	計画に沿って実施する
C h e c k	（検証）	実施が計画に沿っているかどうかを検証する
A c t i o n	（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

PDCAサイクル



(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、社長以下関係役職員に配布して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。

能勢電鉄株式会社

輸送の安全の確保に係る 行動規範

【安全輸送の確保】
協力一致して事故の防止に努め、旅客およ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。

【法令・規程の遵守】
輸送の安全に関する法令および関連する規程（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。

【運転状況の熟知・設備の安全】
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。

【確認動作・安全最優先】
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。

【人命尊重】
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。

【正確迅速な情報伝達】
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

【継続的な改善・変革】
常に問題意識を持ち、安全管理規程および安全管理体制等、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。

社 長

【安全管理規程の目的】
輸送の安全を確保するために遵守すべき事業の運営方針、事業の実施および管理の体制、方法を定めることにより、安全管理体制を確立し、輸送の安全の水準の維持および向上を図ることを目的とする。

【鉄道線 安全管理体制】

```

graph TD
    S[社長] --- E[役員]
    S --- TS[鉄道事業部長  
(安全統括管理者)]
    TS --- TW[総務部長  
(設備投資・財務・要員管理者)]
    TS --- TSD[鉄道事業部調査役]
    TS --- TM[土木課長  
(土木施設管理者)]
    TS --- TE[電気課長  
(電気施設管理者)]
    TW --- TW1[車両課長  
(車両管理者)]
    TW --- TW2[運転課長  
(運転管理者)]
    TW2 --- TW3[運転係長  
(乗務員指導管理者)]
    
```

2010年4月1日

(3) 社長および鉄道事業部長(安全統括管理者)による現場巡視と意見交換会

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、社長および鉄道事業部長（安全統括管理者）が定例的に現場巡視を実施するとともに、巡視の際には「現業部門との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、意見交換会を実施しています。



社長・鉄道事業部長による現場巡視・意見交換会

◎ 経営トップと現場第一線の係員との「安全最優先の価値観共有」

社長・安全統括管理者の職場巡視をはじめとし、安全最優先のメッセージを発信すると共に現場係員との対話活動等を通じ、経営トップと現場第一線が同じ目線で問題意識を持ち、改善に取り組むことにより、安全最優先の価値観を共有して、安全第一の職場風土確立に取り組んでいます。

【経営トップ】

安全最優先のメッセージ・・・経営計画、安全最優先の各種メッセージ

【現場第一線係員】

安全最優先の実践・・・・・・・・安全運転の実施、ヒヤリ・ハットの提出、コンプライアンスの徹底

（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、社長以下関係役職員に対して、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）文書管理および記録の徹底

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および双方向コミュニケーションの確保

（１）「事故の芽」の報告の徹底と分析および対策

ヒューマンエラーによる輸送障害の発生ゼロ件を達成するためには、ヒヤリ・ハット等の不安全事象を早期に把握して「事故の芽」を未然に排除していくことが大切だと考えています。そのために現場で作業する各部門の係員が、危険を感じたヒヤリ・ハット体験を気軽に報告できる環境を構築するため、ヒヤリ・ハットシートの配布や休憩所・詰所にヒヤリ・ハット報告箱を設置しています。

なお、抽出した「事故の芽」は、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ると共に、安全管理推進委員会で報告し、他の部門にも広く周知して事故防止に役立てています。

この他、乗務員においては「事故の芽」アンケート調査を実施し、その結果を基に運転保安のハード面およびソフト面の対策を講じています。

『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・ハットおよびリスク等を『事故の芽』と定義しています。

(2) 安全管理推進委員会等での取組み

運転事故、輸送障害、「事故の芽」情報等について、毎月定期的に開催する安全管理推進委員会（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およ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。

(3) 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。

(4) 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

2010年度の列車事故対応総合訓練は鉄道テロ行為を想定した訓練を実施しました。訓練では鉄道テロ発生時の正確・迅速な通報・連絡、情報収集および正確な情報伝達、負傷者の救出とお客様の避難誘導、続いて復旧作業訓練を当社の各部門および業務委託会社と合同で実施いたしました。

①訓練日時・訓練場所

2010年7月8日（木） 平野車庫構内

②鉄道テロの想定

能勢電鉄本社に電話による爆破予告があり、その後線路脇で爆弾が爆発し列車が脱線するという鉄道テロ行為を想定した対応訓練を実施しました。



お客様の避難誘導



破損したレールの修復



断線した架線の修復



列車の脱線復旧



社長の訓練講評

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。



3-3 安全性向上対策の実践

(1) 安全管理推進委員会における安全性向上施策の推進

安全管理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およ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、安全管理推進委員会において審議し、対策を講じることになっています。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」を設置しておりますが、これまでの上下線別通報式から上下線連動式へと変更しております。2009年度には7駅完了、2010年度には4駅、2013年度には全駅完了を予定しています。また、ワンマン運転用のホームミラーは、2007年度から順次鏡面曲率半径の大きいミラーに変更して視認性の向上を図っております。

他に2009年度の工事としては、平野駅3号線妙見方に転落防止のホーム柵を設置や、駅の階段手すり設置（絹延橋、鶯の森、ときわ台、平野、畦野の各駅に設置）、山下駅の点字タイル更新を行いました。

ホームにおける主な安全対策設備

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。

名 称	機 能
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乗降位置にはお客様に注意を促す回転灯を設置しています。また、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、自動的にブザー音と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。
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



非常通報回転灯



非常通報用アクシデントサイン



ワンマン運転用のホームミラーとモニター



ホームの転落防護柵



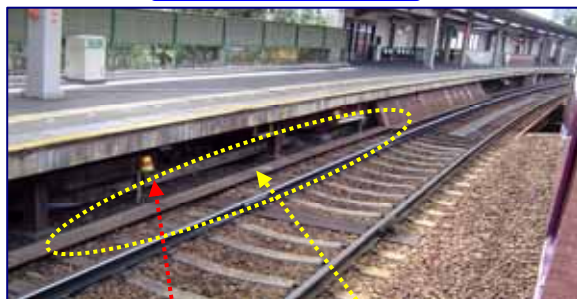
誘導タイルと内方線

ホーム柵

連結面間の転落防護柵



転落支障報知装置



回転灯

転落検知マット

(3) 車両における安全対策

2009年度の主な車両安全対策工事は、列車内の床面更新工事や走行時の横揺れを抑制するダンパー装置の更新工事を行い、走行安定性の向上を図りました。また列車には、緊急時に他の列車を停止させる防護無線装置を搭載していますが、事故等により電源が断たれても自動的に給電する装置を2009年度から2010年度にかけて全列車に設置いたします。

鋼索線については車両の車体更新工事や輸送障害防止の電気工事を実施して安全性の維持・向上に努めました。

車両における主な安全対策設備

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、扉を開く操作をでき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ある防護無線装置のボタンを押すと、その付近を走行中の列車運転台にある警報ブザーが鳴動し、運転士に異常を知らせます。
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）

デッドマン装置

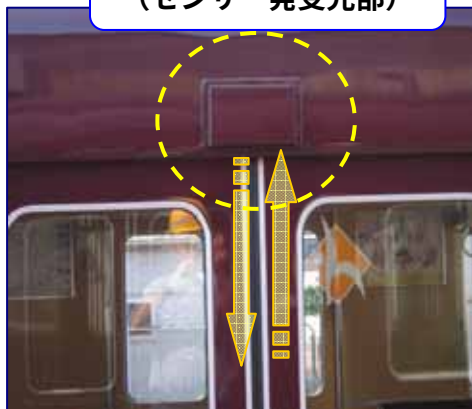


運転士がデッドマンを握っている状態(運転中)



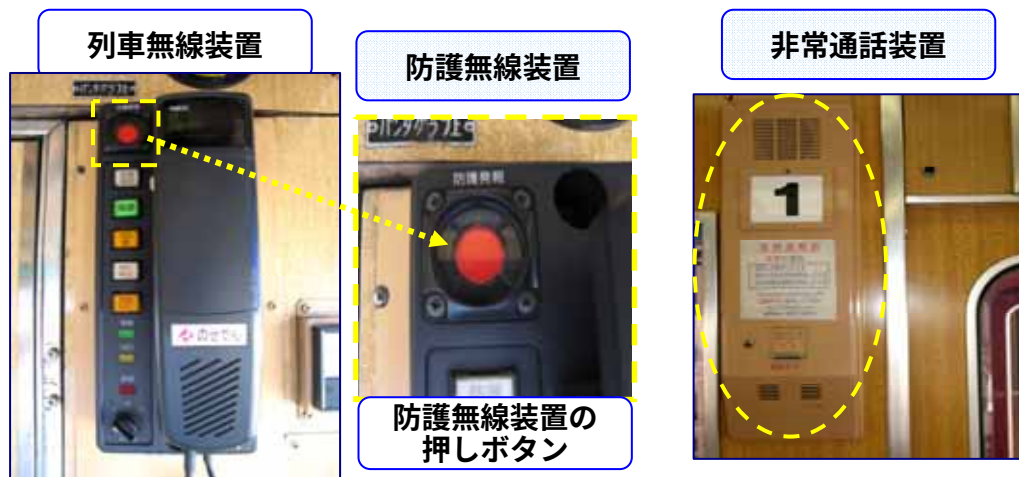
運転士がデッドマンを離した状態(非常ブレーキ作動)

戸閉検知光センサー (センサー発受光部)



ワンマン運転台 (駅誤通過防止支援装置)





(4) 線路における安全対策

軌道・土木施設関係

2009年度の軌道の安全対策として、超音波レール探傷器でレール検査を行い、摩耗したレールや折損に至る可能性のあるレールを交換するとともに、PCまくら木や合成まくら木を採用して列車運行の安全性向上を図りました。また駅構内（山下、平野、車庫内）の分岐器更新工事、多田橋梁桁架け替え工事や光風台～ときわ台駅間の法面補強工事等を行い、安全性向上を図りました。



超音波レール探傷器による検査



レール補修作業



光風台～ときわ台駅間の法面補強
(逢坂山曲線付近)

電気施設関係

2009年度の電気施設の安全対策として、P T C（列車運行管理システム）の更新工事、電車線用バネ式バランサーの新設工事や日生中央駅のA T S 終端防護装置の更新工事等を行いました。また鋼索線では妙見ケーブル山上駅の高圧線関係の更新工事を行いました。

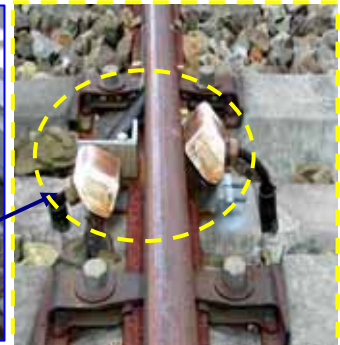
線路における主な安全対策設備

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	自動車が行き止まりの踏切に設置しており、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	隣接する線路での脱線や自動車等の線路への侵入により軌道内に敷設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、接近してくる列車の運転士に知らせます。
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、接近してくる列車の運転士に知らせます。

運転台の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
光式踏切障害物検知装置

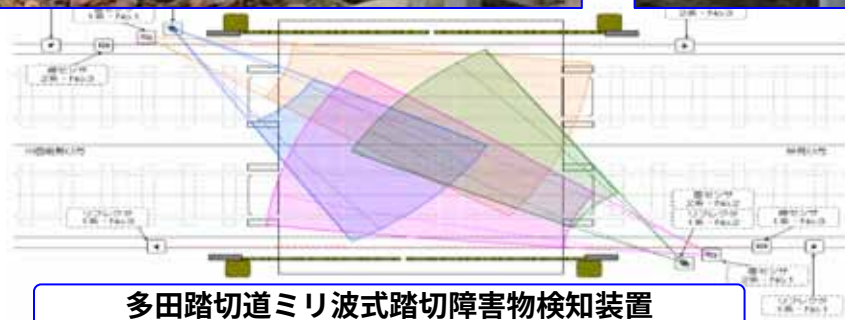


踏切障害物検知用
特殊信号発行機

踏切障害物検知装置
ミリ波式踏切障害物検知装置



ミリ波（電磁波）面センサー

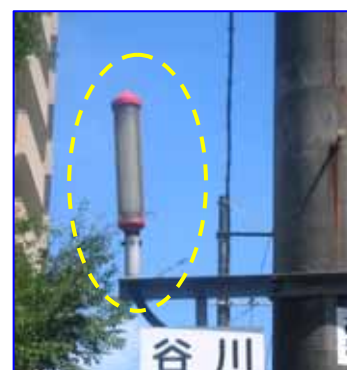


多田踏切道ミリ波式踏切障害物検知装置

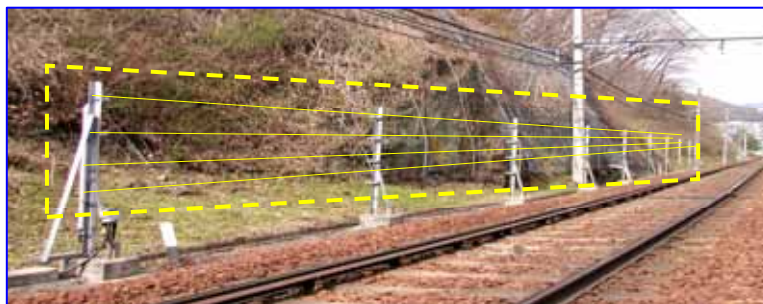
限界支障報知装置
(点線で囲んだ部分が検知柱)



限界支障報知装置用
特殊信号発行機



落石検知装置
(点線で囲んだ部分が検知線)



落石検知装置用
特殊信号発行機



(5) 防災対策

地震対策

地震発生時には当社地震計（平野駅）で震度を計測し、震度に応じて運転規制を行います。また、気象庁から送信される「緊急地震速報」に基づき予測震度と到達時間の表示が行われ、震度4以上の予測になれば運行中の列車に列車無線で緊急停止をするよう自動放送を行います。2009年度に地震計の更新を行いました。

強風対策

強風時は高架線（日生線）、橋梁（猪名川、塩川）に風速計を設置しています。また添乗巡回で沿線樹木の状況を点検し、列車の運行に支障が出る恐れがあるところを発見したときには、樹木所有者にご協力いただき伐採を行っております。

降雨対策

平野駅、山下駅に雨量計を設置して土砂災害の警戒に努めております。2009年度には雨量計の更新を行いました。

風速計、雨量計は運転指令所とケーブル山上駅に、地震計は運転指令所にそれぞれ設置しています。

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」「降雨」「凍結・雪害」「地震」など気象状況に応じた体制を確立しています。そして、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。



(6) バリアフリー工事の推進

お年よりやお身体の不自由な方の移動を円滑にさせていただくため、２００９年度は平野駅、畦野駅にエレベーターおよび多機能トイレを設置しました。２０１０年度のバリアフリー工事では鼓滝駅、多田駅のホーム昇降階段をスロープに変更し、多機能トイレを設置いたします。また階段の手すりを１段式から２段式に随時更新しております。



平野駅エレベーター



２段式階段手すり



触知図・音声案内板

(7) 安全対策に関する投資額

安全対策に関連して投資した２００９年度の実績額と２０１０年度の計画（予算）は、下表のとおりです。（経費含む）

（単位：千円）

	２００８年度	２００９年度	２０１０年度 （予算）
安全対策関連設備投資	２７３，８６９	６３８，４８５	７９０，８００

※２００９年度、２０１０年度はバリアフリーを含む

3-4 人材育成および技術伝承の推進

現場の第一線で安全輸送を確保するため、運転関係係員の年間教育計画に基づく集団教育において知識や基本動作を徹底して教育しており、個人指導では個人能力が最大限有効に引き出せるよう指導に当たっております。

人材育成については双方のコミュニケーションにより信頼性を築き、次世代の職場の核となる人材育成と次世代まで必要とする技術、技能の伝承に取り組んでおります。

また経験浅薄者に対しては教育内容の充実を図り、カリキュラムを通して執務や社会人としてのマナーやルールについても教育指導を図っております。

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）
2007年度	1 件	2 件
2008年度	0 件	0 件
2009年度	0 件	1 件

＊鉄道運転事故の内容・・・2007 年 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）
2007年度	0 件	0 件
2008年度	0 件	0 件
2009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 踏切事故防止の取り組みについて

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、当社沿線の小・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 不審物発見時等のお願い

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、動かしたりせずに、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。

5-3 乗車マナーについてのお願い

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、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。

平成6年から実施しているこの共同マナーキャンペーンは「みんなでつくるみんなの快適」をコンセプトに実施しており、これまで「携帯電話に関するマナー向上」「駆け込み乗車」「座席の譲り合い」「車内における迷惑音」をテーマにしたポスターを作成し、当社の各駅に掲出しました。



携帯電話に関するマナー向上

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。



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。



5-6 A E D（自動体外式除細動器）の設置

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駅に設置しています。

A E Dの講習は全従業員が定期的に川西市消防本部でA E Dおよび普通救命講習を受講しています。



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 運転課
住 所	〒666-0121 川西市平野1丁目3 5 番2号
電 話	072（792）7717 （月～金の平日、9時00分～17時30分）
FAX	072（792）7730

[illegible]

平野駅構外コンコースのイトイン・コンビニ『リズミン』



お客様や沿線にお住まいの皆様の憩いの場としてご利用いただくとともに、「こども 100 番」対応や「パストラルカード」「阪急阪神バス共通カード」等の発売もしています。

