

# 2015年 鉄道安全報告書



5100系車両 2015年3月15日導入

2015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 2015年度安全目標・・・・・・・・              | 4  |
| 1-3 2015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 2014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」意識の定着と実践・・・・・・・・         | 9  |
| 3-2 迅速な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実践 | 11 |
| 3-3 安全性向上施策の実践・・・・・・・・              | 15 |
| 3-4 人材育成及び技術継承の推進・・・・・・・・           | 29 |
| 3-5 お客様へ「安全・安心」の提供・・・・・・・・          | 30 |
| 4. 事故等の発生状況・・・・・・・・                 | 31 |
| 4-1 鉄道運転事故および輸送障害・・・・・・・・           | 31 |
| 4-2 インシデント・・・・・・・・                  | 31 |
| 4-3 行政指導等・・・・・・・・                   | 31 |
| 4-4 その他・・・・・・・・                     | 32 |
| 5. お客様や沿線の皆様へのお知らせ・・・・・・・・          | 33 |
| 5-1 踏切通行時のお願い・・・・・・・・               | 33 |
| 5-2 不審物発見時等のお願い・・・・・・・・             | 34 |
| 5-3 ホーム上でのお願い・・・・・・・・               | 34 |
| 5-4 地域の皆様への安全啓発活動・・・・・・・・           | 34 |
| 5-5 AED（自動体外式除細動器）の設置・・・・・・・・       | 35 |
| 5-6 乗車マナーについてのお願い・・・・・・・・           | 35 |
| 6. 安全報告書等に対するご意見について・・・・・・・・        | 36 |

## ごあいさつ

平素は当社鉄道事業に対しまして、ご理解ご協力を賜り、誠にありがとうございます。

就任 2 年目を迎え、改めて責任の重さに身の引き締まる思いであります。これからも『安全文化の定着』により、お客様へ「安全・安心」を提供することを肝に銘じ、お客様と沿線地域の皆様に貢献できるよう全力を尽くしてまいります。どうぞよろしくお願いいたします。

さて、2014 年度の安全施策については、ホーム上の安全対策として、列車接近を知らせる「列車接近放送装置」の設置工事を全駅完了いたしました。また、線路の安全対策では、局地的な集中豪雨の発生状況を踏まえ、落石防護柵等の法面防護工事や、近年増加傾向にある、軌道内への野生動物侵入によるトラブルの増加から金網ネットを設置し、列車運行の安全確保を図りました。一方、老朽化した当社の車両更新を 2014 年度より進め、阪急電鉄より譲り受けた 5100 系車両を 4 両編成としてワンマン化改造すると共に、ATS 機器の改良やタブレット型 GPS 運転支援装置を取り入れ、安全対策工事を施しました。現在、4 両編成が 2 列車運行しています。今後も順次、車齢の高い車両を更新してまいります。

教育指導、訓練関係では、安全意識向上を目的として、集団教育、懇談指導等において、事故対応型から、事故回避を主体にした教育を行い、当事者意識や危険に対する意識を高め、「危険と気付く感受性」や「危険回避の先取り行動」が採れるよう、問題解決能力を向上させる教育に取り組んでおります。

今後も、鉄道事業者にとって「輸送の安全」は全てに最優先することを肝に銘じ、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。

引き続き能勢電鉄をご愛顧賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

この安全報告書は鉄道事業法第 19 条の 4 並びに当社の安全管理規程に基づき、2014 年度の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す。

能勢電鉄株式会社  
取締役社長

城南 雅一



# 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・徹底しています。

## 輸送の安全の確保に係る行動規範

- 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 2015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2015年8月現在に至るまで、33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15期運転無事故表彰」をいただいております。2015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(妙見の森ケーブル)におきましても、1960(昭和35)年4月の開業以来55年5ヶ月間にわたり「有責事故ゼロ」を継続しています。(2015年9月現在)

#### 【過去の運転事故】

1981(昭和56)年10月4日7時06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 2015年度 安全方針

『安全文化』の定着により、  
お客様へ「安全・安心」を提供する。

### ◎安全重点施策

- ① 「安全最優先」意識の定着と実践
- ② 迅速な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実践
- ③ 安全性向上施策の実践
- ④ 人材育成及び技術継承の推進
- ⑤ お客様へ「安全・安心」の提供

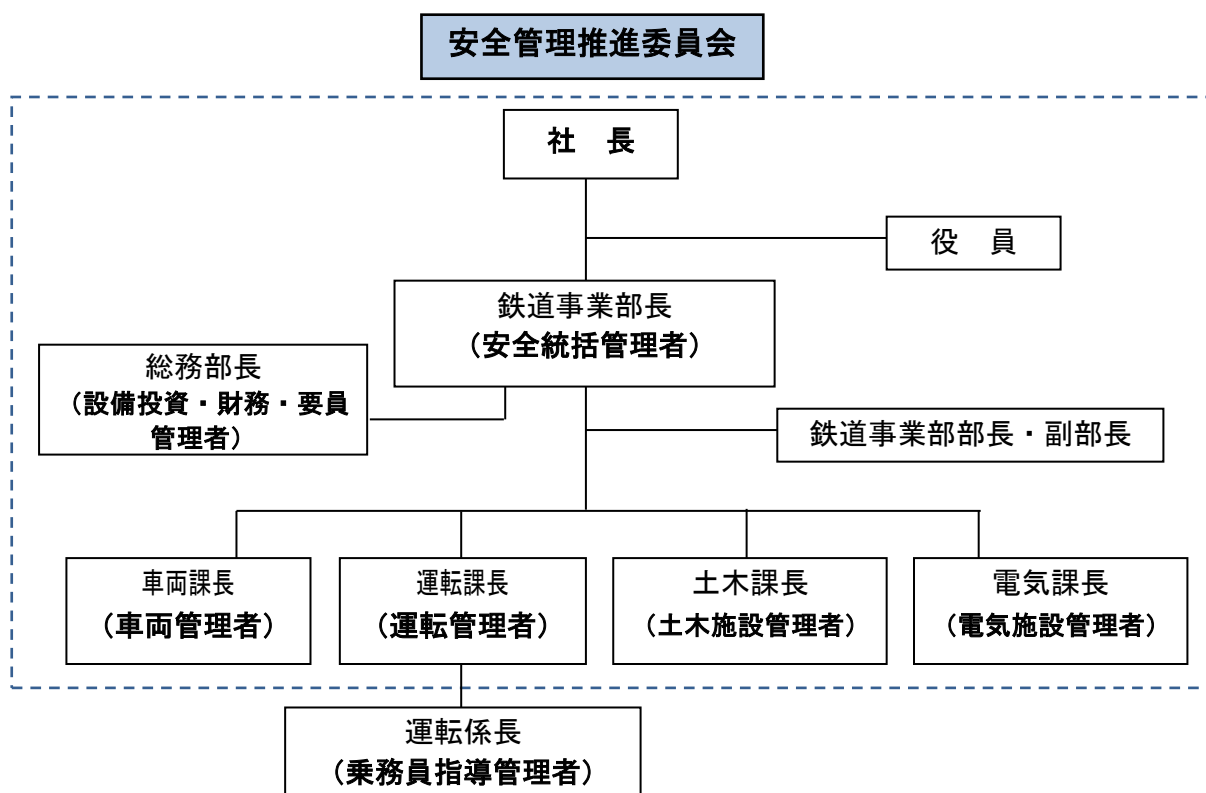


## 2. 安全管理体制

2006年10月1日付けで「安全管理規程」を制定し、社長をトップとする「安全管理推進委員会」を発足させました。

### ■2-1 鉄道線の安全管理体制

#### (1) 安全管理体制概要図

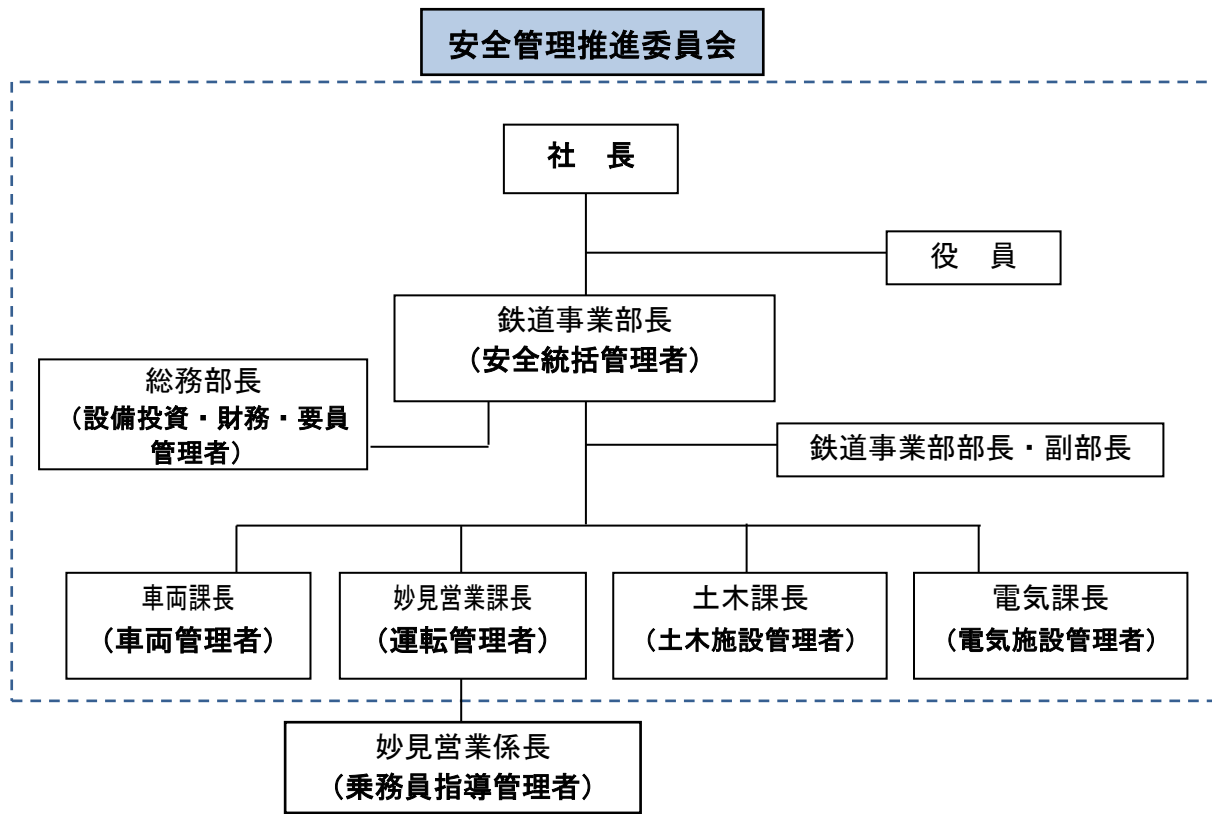


#### (2) 各管理者等の役割

| 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<br>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<br>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<br>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・鋼索線、索道線）
3. 鉄道事業部、総務部の担当役員
4. 鉄道・鋼索運転管理者、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、副部長、課長、係長で輸送の安全管理に係る者
6. 総務部の部長、課長で輸送の安全管理に係る者



## ■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 2014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                    |
| 2014年    | 4月   | 社長の現場巡視（春の全国交通安全運動）             |
|          | 7月   | 社長の現場巡視（安全運転推進運動）               |
|          | 7月   | フォローアップ監査                       |
|          | 9月   | 2014年安全報告書の公表                   |
|          | 9月   | 社長の現場巡視（秋の全国交通安全運動）             |
|          | 9月   | 鋼索索道技術研修会                       |
|          | 11月  | 列車事故対応総合訓練の実施                   |
|          | 12月  | 現業部門に対する鉄道安全監査                  |
|          | 12月  | 社長の現場巡視（年末年始輸送安全総点検）            |
| 2015年    | 2、3月 | 経営管理部門に対する内部監査（社長、安全統括管理者、総務部長） |
|          | 3月   | 鋼索索道技術研修会                       |
|          | 3月   | 2015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）現業部門に対する安全監査

鉄道事業部の各現業部門及び、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）経営管理部門に対する内部監査

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」意識の定着と実践

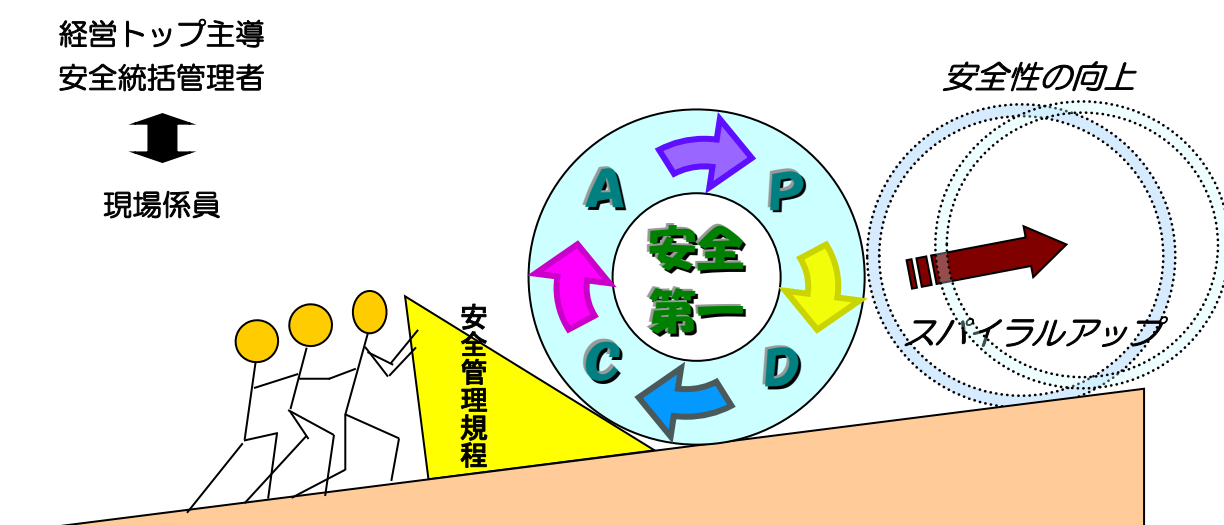
鉄道事業法改正に伴い、2006年（平成18年）10月に「運輸安全マネジメント」を取り入れ、安全に関する取り組みに対し「PDCAサイクル」を確実に実行し、安全最優先の職場風土の確立に努めました。

##### （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2014年度安全方針である『「安全風土」の確立により、お客様へ「安全・安心」を提供する』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に当たれる職場構築に努めています。

|            |                            |
|------------|----------------------------|
| 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 |
| Do（実行）     | 計画に沿って実施する                 |
| Check（検証）  | 実施が計画に沿っているかどうかを検証する       |
| 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    |

#### 輸送の安全の確保に係るPDCA



## (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。

**【確認励行・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、速やかに関係先に報告しなければならない。

**【継続的な改善・変革】**  
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。

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、事業の実施及び管理の体制、方法を定めることにより、安全管理体制を確立し、送の安全の水準の維持及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 --- T[鉄道事業部長  
(安全統括管理者)]
    T --- G[総務部長  
(設備投資・財務・要員管理者)]
    T --- T2[鉄道事業部長、副部長]
    T2 --- S2[土木課長  
(土木施設管理者)]
    T2 --- E2[電気課長  
(電気施設管理者)]
    T --- K[車両課長  
(車両管理者)]
    T --- R[運転課長  
(運転管理者)]
    R --- C[運転係長  
(乗務員指導管理者)]
```

## (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し進めるため、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

#### (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 迅速な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実践

#### (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。

その他、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、気がかり事象等」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) 安全性向上のための人材の育成・管理

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別に、年間計画に基づき、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も実施しました。

2015 年度も引き続き、PDCA サイクルに則り計画的に教育訓練を実施します。



## 列車事故対応総合訓練の実施

2014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しました。

尚、2015年度は、警察、消防と合同で実施する予定です。

- ①訓練日時・訓練場所      2014年11月5日（水）    平野車庫構内
- ②鉄道テロの想定      下り妙見口行き普通列車が、光風台駅～ときわ台駅間において突然テロにより、大木がチェーンソーで切断され、軌道内に倒れ列車と激突し脱線したという「鉄道テロ行為」を想定した総合的な対応訓練を実施しました。



総合訓練の様子

## 乗務員の教育・訓練

万一事故が発生した場合に備えて、その現場の最前線である乗務員が、安全正確に早期復旧を果たせるよう年間計画に基づき教育・訓練を行い、異常時への対応能力強化に努めています。また、当社線に平日ダイヤの朝晩、阪急電鉄宝塚線から特急日生エクスプレスが乗り入れていることから、同社平井車庫での阪急車両の故障訓練も行っています。





### 鋼索線における避難誘導訓練の実施

鋼索線（妙見の森ケーブル）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、見直しや改善を行いながら輸送の安全の向上（スパイラルアップ）を図っています。



### 阪急電鉄との合同訓練

当社の起点駅である、川西能勢口駅の駅業務を阪急電鉄へ委託していることから、万一の事故に備えて、定期的に両社合同訓練を行っています。2014年度は、滝山駅～絹延橋駅間の踏切にて、列車が乗用車と衝突、川西能勢口駅～鷺の森駅間において、片側の線路が使用不能となった想定で訓練を行いました。

### サービス介助士の資格習得

進行する高齢化社会や、お身体が不自由な方の外出しやすい環境づくりに対応するため、社員のサービス介助士の資格取得を推進し、多くのお客様に安心してご利用いただけるようハード面だけでなく、ソフト面での一層のお客様視点にあったサービスの提供に取り組んでいます。

2013年度から順次受講を開始し、今後も継続して係員の資格取得を計画しています。



### 乗務員の出退勤点呼

輸送の安全確保の原点として、乗務員の出勤点呼時には心身の状態を確認すると共に、アルコール検知器による測定を実施しています。乗務終了後は上長に対し、正確に異常の有無の報告を行っています。



乗務員の点呼



アルコール検知器による測定

### SAS対策（睡眠時無呼吸症候群対策）

全乗務員（鋼索運転手を含む）を対象に、定期的にSASの検査器具「パルスオキシメーター」による検査を実施し、徴候があった者に対して、新たに二次検査として精度の高い『終夜睡眠ポリグラフィー』による再検査を実施します。尚、異常があった者に対して、積極的に治療をすることを指導して資質管理を適正に行っています。



### 指差確認喚呼の徹底

鉄道の安全輸送のための手段として、意識ある指差確認喚呼の徹底に取り組んでいます。



### ■3-3 安全性向上施策の実践

#### (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、対策を講じることとしています。他社の事故についても、集約した情報をもとに、当社に關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「非常通報ボタン」を設置していますが、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、2012年度をもって全駅完了しました。また、防犯及びテロ対策の一環として、ホームや改札口等に遠隔監視カメラを設置し、事故やトラブルの際にも現地の状況を即座に確認できるようにしています。尚、2012年度に以前のアナログカメラ54台を、ネットワークカメラ（録画機能付）126台に変更・増強したことにより、死角が無く隅々まで監視できるようになりました。

| 名 称     | 機 能                                                                                                    |
|---------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 非常通報ボタン | 非常事態等に関係係員やお客様が、ホームに設置している非常通報ボタンを押下することにより、ブザー音が鳴動すると共に、アクシデントサインが明滅し、駅に進入（または進出）する列車の乗務員や関係係員に知らせます。 |



非常通報用アクシデントサイン  
(動作イメージ)



各駅の非常通報ボタン周辺には、左記の看板を掲出し、お客様への周知に努めています



係員呼び出し用インターホン

非常通報ボタン



| 名 称     | 機 能                                                                                                                   |
|---------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 非常通報監視盤 | 駅遠隔監視センター内にある各駅監視モニターでホームからの転落等異常を発見した場合、駅係員が該当する駅の非常通報ボタンを遠隔で動作させると、現地でブザー音が鳴動すると共に、アクシデントサインが明滅し、列車の停止措置をとることができます。 |

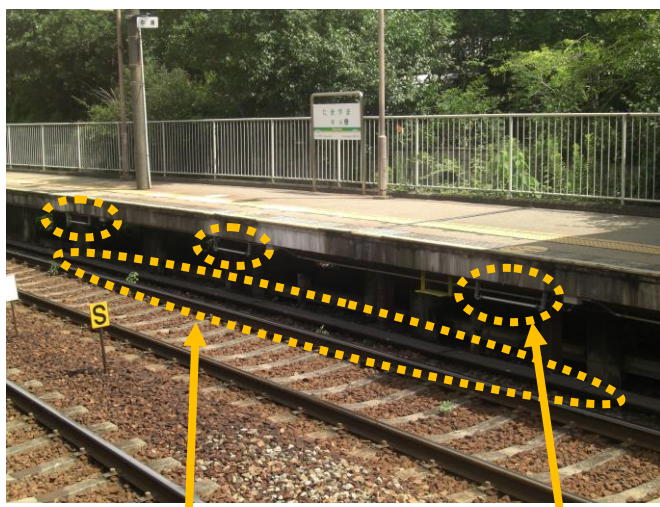


該当駅の非常通報ボタンを係員が押下。



アクシデントサインが動作し、乗務員に知らせる。(動作イメージ)

| 名 称                      | 機 能                                                                                                                                                                                                                      |
|--------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 転落防止警告灯<br>及び<br>転落検知マット | <p>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転落防止警告灯を設置しており、2013 年度にはパトライト（黄色：電球式）から LED 式に更新し、お客様の視認性がよくなり、安全性が向上しました。</p> <p>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、自動的にブザー音が鳴動すると共に、アクシデントサインが明滅し、当該列車の乗務員に知らせます。</p> |



転落検知マット

転落防止警告灯



転落支障報知装置用  
アクシデントサイン  
(動作イメージ)

| 名 称     | 機 能                                                                                                                                                    |
|---------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 遠隔監視カメラ | 防犯及びテロ対策の一環として、ホームや改札口等に遠隔監視カメラを設置し、事故やトラブルの際にも現地の状況を即座に確認できるようにしています。尚、2012年度に以前のアナログカメラ54台をネットワークカメラ（録画機能付）126台に変更・増強したことにより、死角が無く隅々まで監視できるようになりました。 |



トイレ周辺や地下道等、死角になりやすい場所にも遠隔監視カメラを設置しています。

| 名 称                         | 機 能                                                                                                                                                 |
|-----------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ホームの転落防護柵<br>及び<br>列車接近放送装置 | ホームのお客様の線路内への転落や列車との接触を防止するためにホームの転落防護柵を一部の箇所に設置しています。<br>また、ホームでお待ちのお客様に対して、列車の接近を音声により知らせる自動放送装置を、2014 年度中に全ての駅への設置を終了し、ホームにおけるお客様の安全性がさらに向上しました。 |

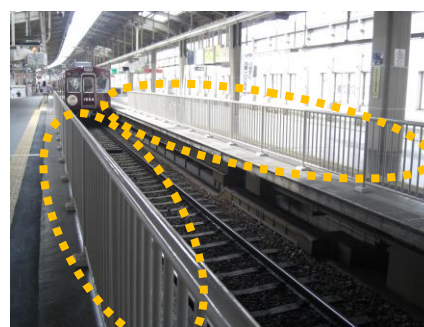


お客様の安全性向上を図るため、2013年度、妙見の森ケーブル山上駅、黒川駅ホームの改修工事を行いました。

山上駅



黒川駅



川西能勢口駅



### (3) 車両における安全対策

当社の車両更新を 2014 年度より進め、阪急電鉄より譲渡された 5100 系車両を 4 連化及びワンマン運転用に改良工事を行い導入しました。(2014 年度は 4 両×2 編成竣工) 今後も順次、車齢の高い車両の更新を進めます。

また、車両運用の更なる効率化のため、阪急 6000 系 8 両編成(6002×8)を譲り受け、当社車両として阪急電鉄宝塚線、当社線(日生エクスプレスのみ)で運行しています。

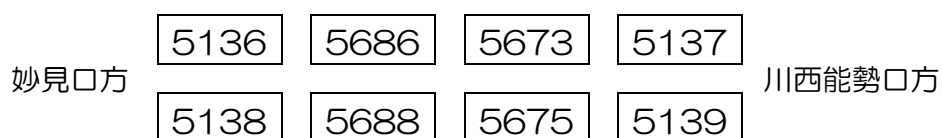
その他に、2012 年度より乗務員の操作に関する情報・ATS 動作状況等のデータの保存ができる「運転状況記録装置」の設置工事を進め、今後、2016 年 6 月末までに車両の更新工事と合わせ、全編成への設置を実施します。



5100 系車両 2015 年 3 月 15 日導入

#### 5100 系車両の概要

- (1) 車両形式 5100 系  
(2) 編成数 4 両 × 2 編成



- (3) 運行路線 妙見線、日生線

- (4) 車両の主な特徴

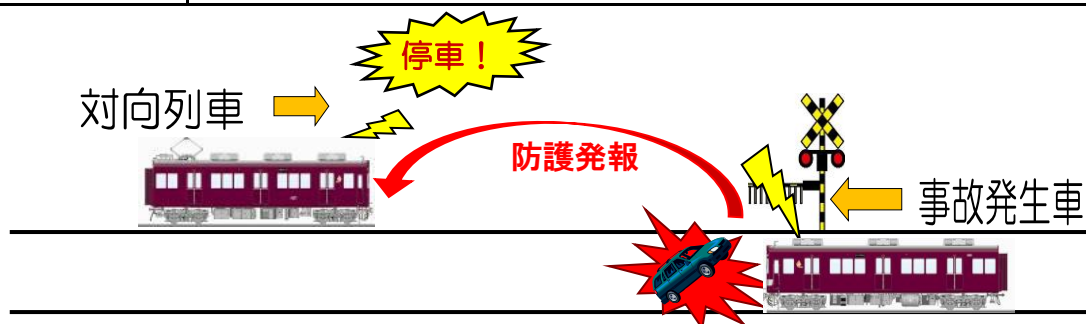
- ① 先頭車に車いすスペースを設備
- ② 車内の窓の日除けに当社オリジナルデザインのカーテンを設置
- ③ 行先表示を幕式から LED 表示式に変更
- ④ 緊急時、お客様に車外へ避難していただく避難はしごを搭載
- ⑤ 先頭車両下部にスカート(排障装置)を設備

| 名 称      | 機 能                                                                                                                                                                          |
|----------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 運転状況記録装置 | 万一事故が発生した場合の原因究明や再発防止に役立てるため、乗務員の操作に関する情報、ATS動作状況等のデーターの解析ができる装置の導入を進めています。2014年度には2編成に設置し、今後、車両の更新計画と合わせ、全編成に設置予定です。この装置は乗務員室に設置されており、列車の走行データ（時間・速度・制御・ブレーキ・ATS動作等）を記録します。 |

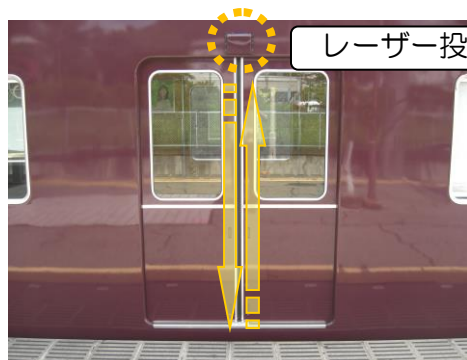


運転状況記録装置

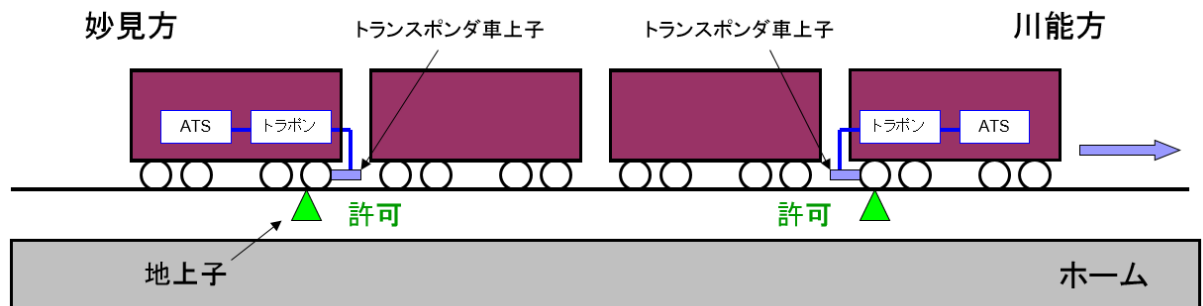
| 名 称                | 機 能                                                                                                                                             |
|--------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 防護無線装置、及び列車無線電源二重化 | 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、その付近を走行中の列車の運転台にある警報ブザーが鳴動し、乗務員に異常を知らせます。<br>また、事故等により列車無線装置の電源が断たれても、自動的にバックアップする電源に切替わる装置を全ての運転台に設置しています。 |



| 名 称      | 機 能                                                                                                                                               |
|----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 戸閉検知センサー | 車両の扉を閉めた際に、扉の上部（車外）に設置しているセンサーにより、扉挟みがないか検知し、運転台に設置された戸閉センサー表示灯で乗務員に知らせます。<br>1997年ワンマン運転開始時より当社の全車両に設置していますが、更なる安全性向上の為、順次、新型戸閉センサーへの更新を実施しています。 |



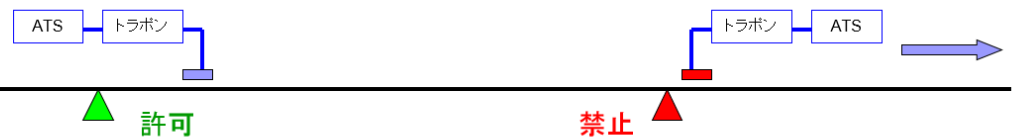
| 名 称                              | 機 能                                                                                                          |
|----------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 扉誤操作防止装置<br>(トランスポンダ利用)<br>5100系 | 列車に搭載されているトランスポンダ車上子が、線路上に設置された地上子からホーム位置情報を受信して、停車時に誤ってホームの無い側、または、ホームを行き過ぎた場所で扉の開扉操作を行っても、扉が開かないようになっています。 |



- トランスポンダの伝送により、車両がホーム内に停止したことを認識し  
扉操作の許可条件とする

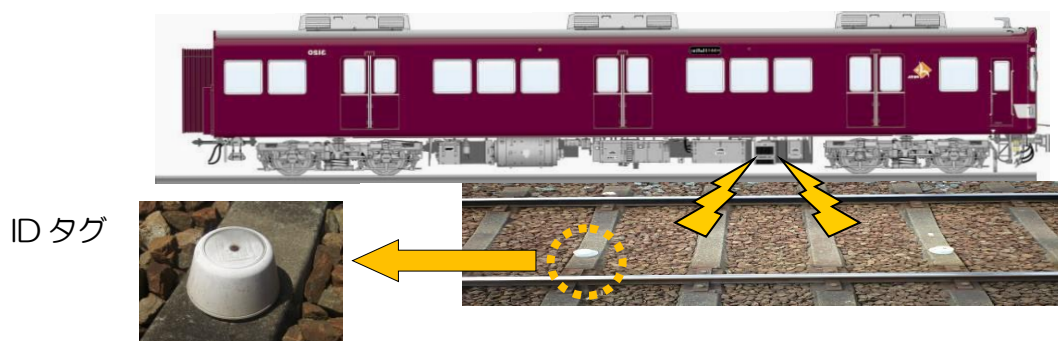


トランスポンダ地上子



- 片方でも地上子内から外れると扉操作は禁止条件となる

| 名 称                                          | 機 能                                                                                                         |
|----------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 扉誤操作防止装置<br>(IDタグ利用)<br>1500系、1700系<br>3100系 | 列車に搭載されている扉誤操作防止装置が、線路上に設置されたIDタグからホーム位置情報を受信して、停車時に誤ってホームの無い側、または、ホームを行き過ぎた場所で扉の開扉操作を行っても、扉が開かないようになっています。 |



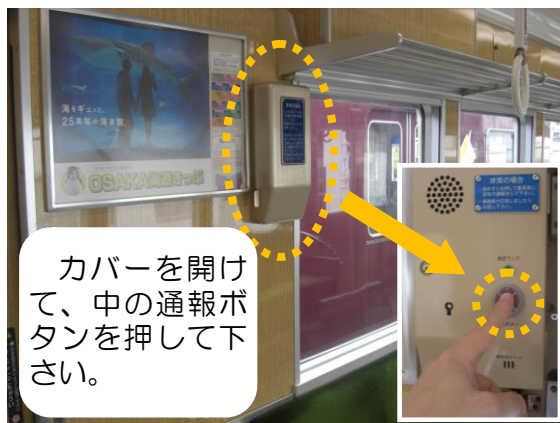


| 名 称                        | 機 能                                                                                                    |
|----------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| タブレット型<br>運転 GPS<br>支援システム | GPS 機能を利用し列車の位置情報により、乗務員用時刻表の表示の他、停車駅名、編成両数等を、画面、LED、音声により乗務員の支援を行います。<br>(機能例) 停車駅付近で、音声・表示灯により警告します。 |



警告動作イメージ

| 名 称    | 機 能                                                     |
|--------|---------------------------------------------------------|
| 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、全車両に設置あり、お客様と乗務員とが直接通話できます。 |



客室内の非常通話装置 (5100 系)

通 話



乗務員室内の操作器 (5100 系)



客室内の非常通報装置  
(1500、1700、3100 系)

通 話

スライドカバーを上げて、中の通報ボタンを押して下さい。



乗務員室内の操作器  
(1500、1700、3100 系)



#### (4) 線路における安全対策

2014年度の軌道関係における主な安全対策は、昨年度に引き続き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共に、PCまくら木化や橋梁合成まくら木化を進めました。また、トンネル上部のコンクリートの剥離防止工事や、近年の局地的な集中豪雨の発生状況を踏まえ、法面の防護補強工事を行い、列車運行の更なる保安度向上を図りました。

電気設備関係では、ホームにおける安全性向上対策として列車接近放送装置の設置、ATS 地上設備の更新等を行い、列車運行の安全確保を図りました。

##### 軌道・踏切道設備関係

| 作業名            | 内 容                                                                                    |
|----------------|----------------------------------------------------------------------------------------|
| 超音波レール探傷器による検査 | 列車運行の繰り返しや自然環境にさらされ、時にレールの折損を引き起こすことがあるため、目視では確認できないレール内部の傷を早期に発見・処置するため、超音波による検査をします。 |



超音波レール探傷器による検査

| 作業名    | 内 容                                                                       |
|--------|---------------------------------------------------------------------------|
| まくら木交換 | 順次、レールの締結力の強いPCまくら木や橋梁合成まくら木を採用して、軌道強化と乗り心地の向上を図りました。2015年度も計画的に進めてまいります。 |



PCまくら木化



橋梁合成まくら木化

| 作業名              | 内 容                                                                                                 |
|------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| トンネル上部コンクリート補強工事 | 日生トンネルにおける、開削トンネル上床部のコンクリート劣化による剥落を未然に防ぐため、断面補強工事を 2012 年度より行っております。2015 年度以降順次実施し、安全性の向上に努めてまいります。 |



上部コンクリート補強工事中の日生トンネル内部

| 作業名    | 内 容                                                                                                                                 |
|--------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 法面防護工事 | 近年の局地的な集中豪雨の発生状況を踏まえ、法面の補強や落石防護柵等の法面防護工事を行い、列車運行の更なる保安度向上を図りました。2014 年度は笹部～光風台駅間において、落石防護柵を設置しました。<br>2015 年度も調査結果を踏まえ計画的に進めてまいります。 |



一の鳥居駅～畦野トンネル間下り線側



黒川駅～山上駅間（妙見の森ケーブル）

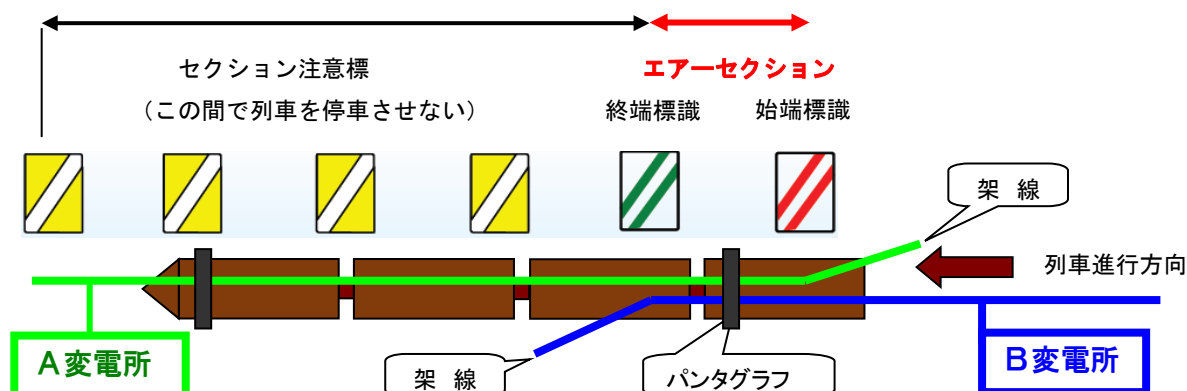
| 作業名        | 内 容                                                                                                                     |
|------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 野生動物侵入防止対策 | 近年増加傾向にある、軌道内への野生動物侵入によるトラブルを踏まえ、金網ネットを設置し、列車運行の安全確保を図りました。2014 年度は笹部～光風台駅間において設置しました。<br>2015 年度も調査結果を踏まえ計画的に進めてまいります。 |





## 電気設備関係

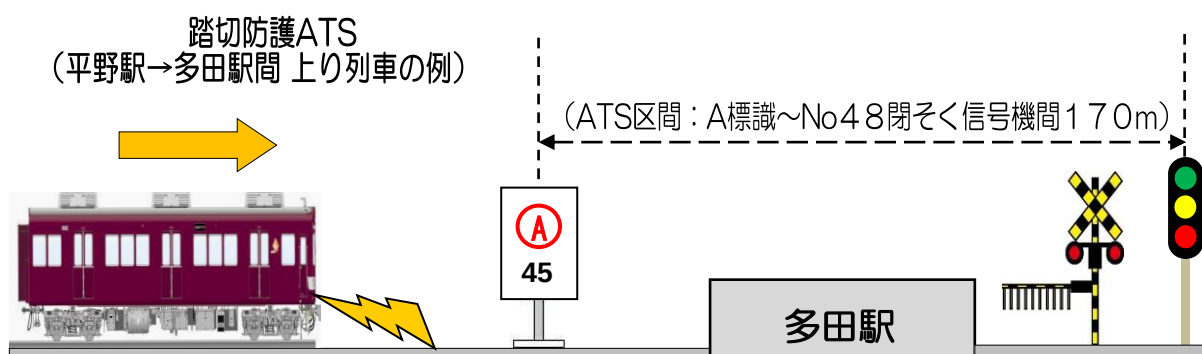
| 名 称      | 機 能                                                                                                                                                                                   |
|----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| エアーセクション | <p>電車のモーターに使用する 1500V の電気は、4 箇所の自社変電所から架線に送電され、それぞれの区間に電力を安定供給しています。その区間の末端は架線同士が交わらないように空隙により絶縁しており、各変電所から送電された電気が混触しないよう防いでいます。</p> <p>また、乗務員や関係者が安全・正確な取扱いが出来るよう、教育にも力を入れています。</p> |



| 名 称   | 機 能                                                                                                                                                                  |
|-------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ATS装置 | <p>ATS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、乗務員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。</p> <p>尚、2014 年度には一の鳥居駅～妙見口駅間、及び日生線のATS装置地上設備の更新を行いました。</p> |



| 名 称                              | 機 能                                                                                                                                                                                                                                               |
|----------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 踏切防護 ATS<br>下り勾配 ATS<br>分岐防護 ATS | <p>(踏切防護 ATS) 万が一、列車が誤って駅を通過した場合でも、駅近辺の踏切到達までに遮断動作が完了するように、停車列車に対して ATS により速度制限を行います。</p> <p>(下り勾配 ATS) 曲線区間において下り勾配による速度超過での進入を防止するため、曲線始端までに転覆することのない速度まで減速させます。</p> <p>(分岐 ATS) 列車が速度超過で分岐区間に進入した場合、分岐区間始端までに転覆することのないよう ATS により速度を減速させます。</p> |



多田駅入駅時、乗務員はA標識地点までに速度を45km/hに調節しますが、50km/hを超える速度で進入すると、自動的にATSブレーキが働きます。

| 名 称                  | 機 能                                                                                                |
|----------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 踏切集中監視装置<br>踏切監視モニター | <p>運転指令所内には、踏切集中監視装置（踏切非常通報装置等の操作や障害物検知装置・遮断機末降下等の事象が発生した場合に警報が鳴動）と踏切監視モニターが設置され、踏切の監視に努めています。</p> |



踏切集中監視装置

踏切監視モニター

| 名 称         | 機 能                                                                                            |
|-------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 駅照明のLED 照明化 | <p>環境への取り組みの一環として、駅照明のLED 照明化を進めています。2014年度は日生中央駅のLED 照明化を完了しました。</p> <p>今後も計画的に設置してまいります。</p> |



日生中央駅



| 名 称       | 機 能                                                                                                                                                                          |
|-----------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 踏切障害物検知装置 | <p>自動車が行き止まりの踏切に設置してあり、踏切警報機が鳴動後、踏切内で自動車等が立ち往生した場合、それを検知して自動的に特殊信号発光機を明滅させるとともに、ATS装置と連動して列車を自動的に停止させます。同装置には従来の光電方式や、レーザレーダ式等があります。</p> <p>2014 年度は吉田街道踏切の同装置の更新を行いました。</p> |



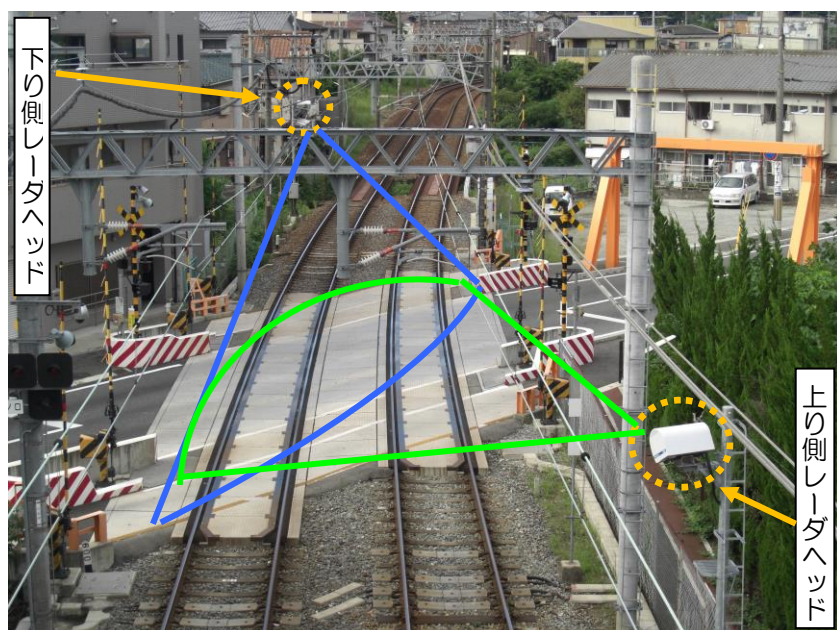
踏切障害物検知用  
特殊信号発光機



自動車等が踏切内で立ち往生した場合、特殊信号発光機が明滅し、列車に自動的にブレーキが働くと共に、乗務員に異常を知らせます。  
(動作イメージ)

### 三次元レーザレーダ式踏切障害物検知装置

レーダヘッドから、踏切全体にレーザ光線を照射し、踏切内の物体からの反射光により、位置や速度・移動方向等の三次元データを測定し、障害物を検知します。



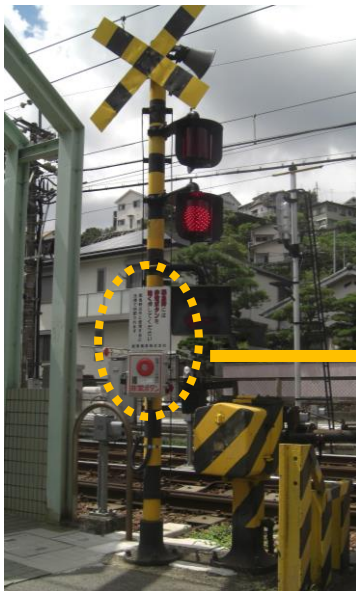
上り側レーダヘッド



下り側レーダヘッド

絹延橋～滝山間 樋ノ口踏切 (写真はイメージです)

| 名 称      | 機 能                                                                                            |
|----------|------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 踏切非常通報装置 | 踏切に設置してあり、踏切警報機が鳴動後、踏切内で異常を発見した巡回係員や通行者が「非常ボタン」を押すと、特殊信号発光機が明滅すると共に、A T S装置と連動して列車を自動的に停止させます。 |



鶯の森踏切 踏切非常通報装置



このボタンをしっかりと押して下さい。



全方向踏切警報灯

ドライバーや歩行者から視認性の高い「全方向踏切警報灯」を小戸第二、樋ノ口、鶯の森、吉田街道、上平野の各踏切に設置しています。

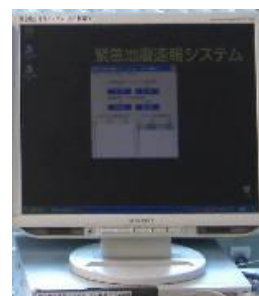
## (5) 防災対策

### 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するよう自動的に放送を行います。



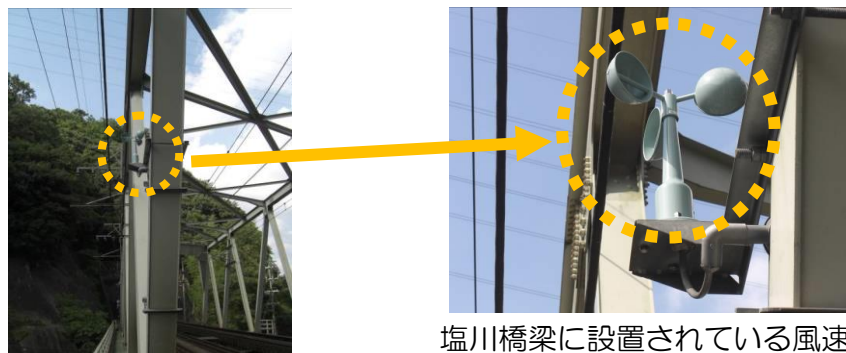
地震計



緊急地震速報システム

## 強風対策

高架線（日生線）、橋梁（猪名川、塩川）の3箇所に風速計を設置し、風速を把握すると共に、風速が規制値を超えた場合は列車の運転規制を実施します。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場所を発見した時は、樹木所有者にご協力いただき伐採を行っています。



塩川橋梁に設置されている風速計

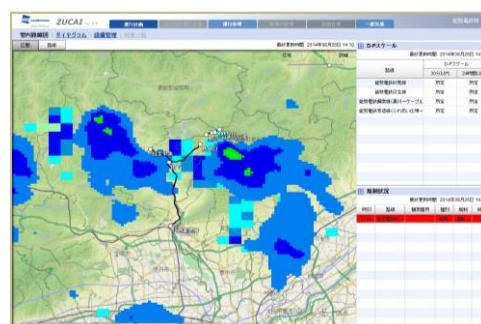
## 降雨対策

平野駅・山下駅・ケーブル山上駅に雨量計を設置し降雨量を把握すると共に、降雨量が規制値を超えた場合は、列車の運転規制及び線路警戒を実施します。

また、2013年度から民間の気象情報会社の情報を活用し、近年の局地的な集中豪雨に備えています。



平野駅に設置されている雨量計



雨雲レーダー画面

## (6) 安全対策に関する投資額

安全対策に関連して投資した2013、2014年度の実績額と2015年度の計画（予算）は、下表のとおりです。（経費含む）

（単位：千円）

|            | 2013年度  | 2014年度  | 2015年度<br>（予算） |
|------------|---------|---------|----------------|
| 安全対策関連設備投資 | 789,065 | 851,583 | 749,595        |



### ■3-4 人材育成および技術継承の推進

現場の第一線で安全輸送を確保するため、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います。

人材育成については双方向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、技能の継承に取り組んでいます。

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います。



監督者による定期的な列車添乗指導



年間教育計画に基づき訓練を実施



出勤点呼時において監督者から指示・伝達・係員の健康状態等の確認を行っています。



監督者から経験浅薄者等に対し教育指導等を行い、接遇や技能の継承に取り組んでいます。



## ■3-5 お客様へ「安全・安心」の提供

お客様に「安全・安心」を提供するため、全従業員が「安全意識の活性化」を図ると共に、「安全の見える化」に取り組んでいます。

### (1) 基本動作の励行

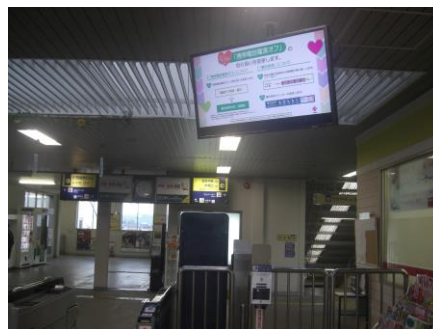
現場の最前線で働く各課の従業員が、職場で定められた「基本動作の励行」を確実に実践し、運転無事故の継続を目標に事故防止に取り組んでいます。



### (2) 的確な情報の提供

旅客案内ディスプレイによる情報提供や、駅務遠隔システムによる案内放送、筆談案内機、ホームページ、掲示ポスター等により、お客様が安心してご乗車いただけるよう、お客様のニーズにあった情報提供に努めています。

従来の駅案内放送等に加え、視覚情報を提供する「旅客案内ディスプレイ」を駅改札口付近に設置し、列車の遅延や運休等の運行情報や、お知らせ等の情報を提供しています。



当社ホームページにより、災害や事故等により列車の運行に影響が生じるような場合は「列車運行情報」として、その状況をご案内しています。



全駅の改札口付近に、「筆談案内機」を設置しています。筆談によるお客様へのご案内ができるだけでなく、お忘れ物取扱い窓口の連絡先・沿線地図・延着証明の発券等、様々な情報をお客様にご提供することができます。

## 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） |
|---------|--------|--------------------|
| 2012年度  | 1 件    | 3 件                |
| 2013年度  | 2 件    | 3 件                |
| 2014 年度 | 1 件    | 1 件                |

#### B. 鋼索線（妙見の森ケーブル）

| 年 度     | 鉄道運転事故 | 輸送障害（30 分以上の遅延や運休） |
|---------|--------|--------------------|
| 2012 年度 | 0 件    | 0 件                |
| 2013 年度 | 0 件    | 0 件                |
| 2014 年度 | 0 件    | 1 件                |

### ■4-2 インシデント（事故の兆候）

2014 年度、国土交通省へ報告対象となるインシデントはありません。

### ■4-3 行政指導等

2014 年度、国土交通省からの行政指導等はありません。

## ■4-4 その他

### 日生中央駅での扉誤開扉について

前記のとおり、2014 年度は報告対象となるインシデントは発生しておりませんが、2014 年 9 月、日生中央駅にて車両の扉がホームに掛からない状態で、乗降扉を開扉するという事案が発生しました。幸いお客様の転落等はありませんでしたが、同車両に乗車されていたお客様には大変ご迷惑をお掛けしました。

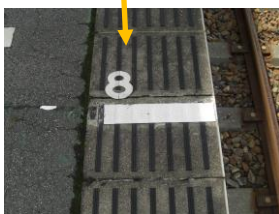
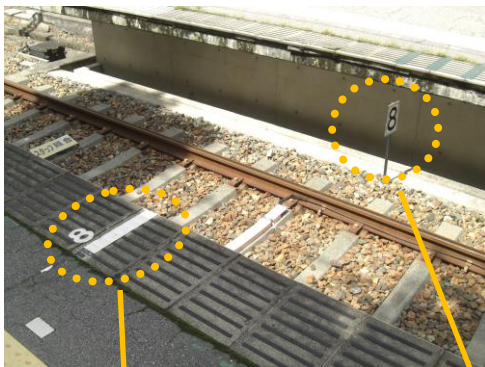
これを受けて当社では、再発防止策を検討し同種事故を発生させないように取り組んでいます。

#### 1. 概 況

2014 年 9 月 30 日 18 時 57 分頃、日生中央駅に到着した「特急日生エクスプレス（阪急梅田発日生中央ゆき・8 両編成）」が停止位置を誤り、最後部車両（8 両目）の扉がホームに掛からない状態で停止したにもかかわらず乗降扉を開扉した。

#### 2. 主な対策

- ・ 特急日生エクスプレス（8 両編成）用停止標の明確化。【反射材の貼付け】
- ・ 日生中央駅入駅前に担当列車の編成両数（8 両・4 両）を運転士に確認させるための確認喚呼標識を 1 箇所増設。
- ・ 運転士の錯誤防止のため、日生中央駅ホーム上の 8 両編成用停止線付近に「8」を明示
- ・ 扉がホームに掛からない状態で開扉できないようにしている扉誤操作防止装置（トランスポンダ利用）を、日生エクスプレス運用車両にも設置。（2016 年 6 月までに設置予定）
- ・ 特急日生エクスプレス取扱いマニュアルの見直し等。



8 両編成用停止線に「8」を明示。



反射材付の停止標



編成両数確認喚呼標識



## 5. お客様や沿線の皆様へのお知らせ

### ■5-1 踏切通行時のお願い

近年、弊社沿線の踏切で、警報機が鳴り始めているにもかかわらず無理な横断をし、踏切内に取り残される歩行または自転車をご利用の高齢者のトラブルが多発しています。踏切通行時は下記注意事項を守り、踏切事故防止のため皆様のご協力をお願いします。

#### （１）踏切通行時の注意点

- ①踏切通行時は、手前で立ち止まり左右を確認する！
- ②警報機が鳴り始めたら踏切内には絶対に入らない！
- ③自動車等の場合、前方にスペースが無い場合は踏切内には進入しない！

#### （２）踏切でのトラブル対応

- ①踏切通行時に遮断機のバー（遮断かん）が降りたら、直ちに踏切から出る！また、自動車運転中、もし踏切内で閉じ込められた時は、遮断かんを車で押して、踏切の外へ脱出して下さい！
- ②踏切内から出られなくなった人（車等）を発見された場合は、速やかに非常ボタンを押す！ただし、非常ボタンが無い踏切では、踏切外で衣服や発炎筒等を大きく振る等して、列車の運転士に知らせて下さい！
- ③何かあった場合は、踏切付近に掲出している緊急連絡先（平野駅：072-793-0270）に連絡する！踏切名、トラブル内容等を、落ち着いてお知らせ下さい。



**緊急時には、非常ボタンを  
押して下さい！**

（非常ボタンを押すと、乗務員に踏切内の異常を知らせ、列車を停止させます）

#### ■当社線の非常ボタン設置踏切

樋ノ口踏切（絹延橋駅～滝山駅間）    吉田街道踏切（鼓滝駅～多田駅間）  
鶯の森踏切（鶯の森駅～鼓滝駅間）    上平野踏切（多田駅～平野駅間）

## ■5-2 不審物発見時等のお願い

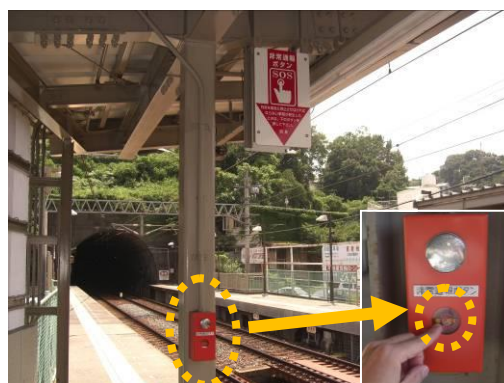
当社ではテロ対策の一環として、自主警備体制の徹底を図り、警察等の関係機関と連携を図りながら駅構内、列車内等の巡回を強化しています。電車をご利用の際、駅構内や車内で不審者・不審物を発見された場合は、乗務員またはインターホンで係員にご連絡いただきますようお願いいたします。

## ■5-3 ホーム上でのお願い

駆け込み乗車は、列車の遅れの原因になるだけでなく、思わぬ怪我をすることがあります。危険ですので次の列車をご利用ください。

また、近年酩酊者の軌道内への転落や、スマートフォン・携帯電話を操作しながら歩くことによる列車との接触事故や軌道内への転落事故が全国的に多く発生しています。大変危険ですのでおやめ下さい。

なお、ホーム上で列車を緊急に止める必要があると判断した時は「非常通報ボタン」を押して下さい。



## ■5-4 地域の皆様への安全啓発活動

2013 年度より、幼稚園等へ訪問し、お子様や保護者、先生の方々との触れ合い活動を通し、当社の安全に対する取り組み等を認識していただき、踏切道の正しい渡り方や電車内でのマナー等に関する安全啓発活動を実施しています。

2015 年度以降も、内容を検証し、改善しながらより良いものを実施してまいります。



## ■5-5 AED（自動体外式除細動器）の設置

AEDとは、痙攣のため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。



平野駅に設置のAED

## ■5-6 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社局等で「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」等をテーマにしたポスターを作成し、当社の各駅、車内に掲出しました。



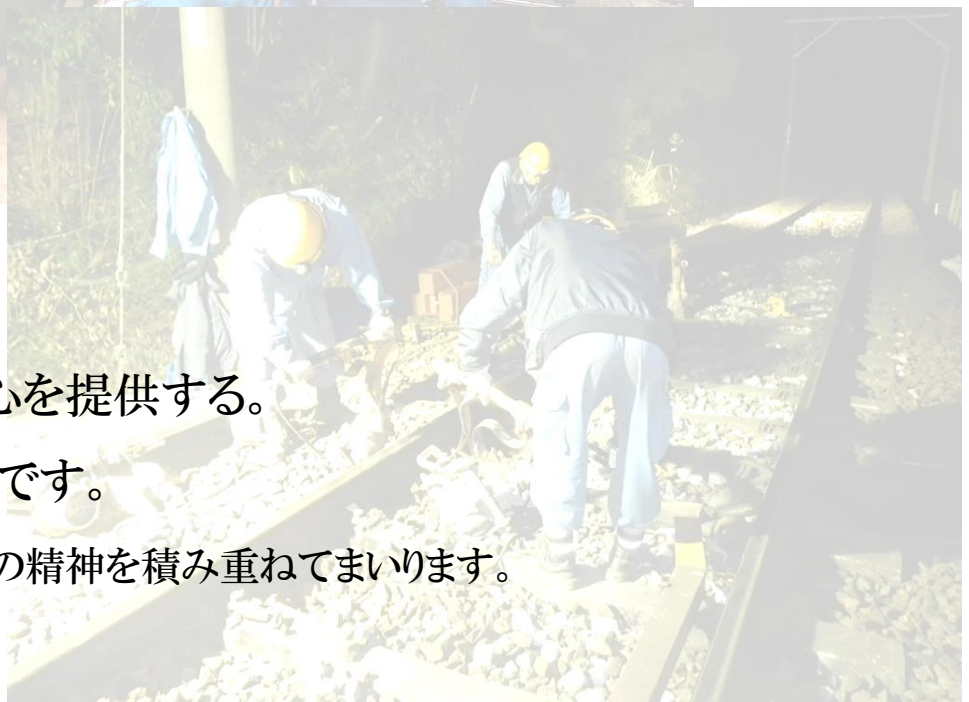
2015年3月  
マナー向上ポスター



## 6. 安全報告書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 総務部総務人事課（広報担当）               |
| 住 所  | 〒666-0121<br>川西市平野一丁目35番2号            |
| 電 話  | 072（792）7200<br>（月～金の平日、9時00分～17時30分） |
| FAX  | 072（792）7760                          |



お客様に安全・安心を提供する。  
それが私達の使命です。  
これからも安全最優先の精神を積み重ねてまいります。