

# 2008 安全報告書



平成20年9月  
南海電気鉄道株式会社



## — はじめに —

いつも南海電鉄をご利用いただきまして誠にありがとうございます。また平素は当社業務に格別のご高配を賜り感謝いたします。

この度、平成19年度の安全報告書を発行いたします。当社はこれまで「鉄道事故等防止委員会」を組織し、安全性向上を目指して取り組んでおりましたが、平成18年3月の鉄道事業法改正に伴い、「安全管理規程」を制定するとともに「安全推進委員会」及び「安全推進実行委員会」を組織し、安全マネジメント機能の強化を目指して新たな体制を構築いたしました。この報告書は、新たな体制の中で当社の安全に対する取り組み状況をみなさまにご紹介するために作成したものです。

当社におきましては、昭和42年から昭和43年にかけて

- 男里川鉄橋北岸での列車脱線事故(昭和42年4月1日)
  - 箱作駅構内での入換中の貨物列車機関車と急行との衝突(昭和42年7月24日)
  - 天下茶屋駅構内での急行と臨時回送列車との正面衝突(昭和43年1月18日)
- という「3大事故」を引き起こし、多くの死傷者を出した苦い経験があります。これ以降、「安全」を最優先課題事項としてその対策に取り組んでまいりました。しかしながら事故を絶滅させるまではいたっておりません。

平成19年9月20日には、高野線萩原天神駅において、ベビーカーを扉に挟んだまま列車を出発させ、同伴のお客さまを負傷させるという事故を惹き起こしました。みなさまにはご迷惑、ご心配をお掛けしましたことを深くお詫び申し上げます。当社ではこのような事故を二度と起こさないよう、乗務員の作業手順の変更などの再発防止策を策定し、鉄道事故0件を目指した取り組みを継続することにより恒久的な安全推進体制を確立し、お客さまに信頼される鉄道を目指してまいります。

みなさまにおかれましては、本報告書をご一読いただき、当社の取り組みに対するご意見やご助言などを賜ることができれば幸いです。

取締役社長

魚信二



# 目 次

<b>1. 安全方針</b> .....	<b>1</b>
<b>2. 安全管理体制と方法</b> .....	<b>1</b>
(1) 安全管理体制 《組織体制》 《委員会組織》 《主な管理者の役割》	
(2) 安全管理方法	
<b>3. 事故等の状況と再発防止措置</b> .....	<b>4</b>
(1) 鉄道運転事故の発生状況 《事故等の事例と再発防止措置》 萩原天神駅でのベビーカー戸挟み事故について	
(2) 輸送障害・インシデント	
(3) 災害・その他	
<b>4. 安全確保のための取り組み</b> .....	<b>8</b>
(1) 安全重点施策の状況	
(2) 安全対策設備	
(3) 投資・支出の状況	
(4) 教育・訓練・各種運動の取り組み状況	
<b>5. お客さま・沿線のみなさまとともに</b> .....	<b>17</b>
(1) 安全に対するPR活動	
(2) こども110番の駅	
(3) 外部機関と連携した訓練の計画	

## 1 安全方針

当社では「社会への貢献」「お客さま第一」を企業理念とし、社会の信頼にこたえ、お客さまへ最良のサービスを提供するために安全を最優先として取り組んでおります。さらに南海電鉄として「安全方針」を制定し、社長以下全社員が一丸となって、安全第一の意識をもって事業活動を行える体制の整備に努めるとともに、鉄道施設、車両並びに社員を総合的に活用しての輸送の安全確保に努めております。

### = 安全方針 =

- (1) 安全最優先を原則とし、協力一致して事故の防止に努め、旅客及び公衆に障害を与えることの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及び関連する規程類を遵守して、厳正、忠実に職務を遂行しなければならない。
- (3) 作業にあたり、憶測によらず必要な確認を励行し、疑義のある時は最も安全と思われる取扱いをしなければならない。
- (4) 事故・災害等が発生したときは、すみやかに安全適切な処置をとり、特に人命に危険の生じたときは全力を尽くしてその救助に努めなければならない。この場合、事故の現場にいあわせた社員等は職責のいかんを問わず全力をあげて協力しなければならない。
- (5) 安全管理規程及び安全管理体制を適正に運用するとともに、常に問題意識をもって不断の改善に努めなければならない。

## 2 安全管理体制と方法

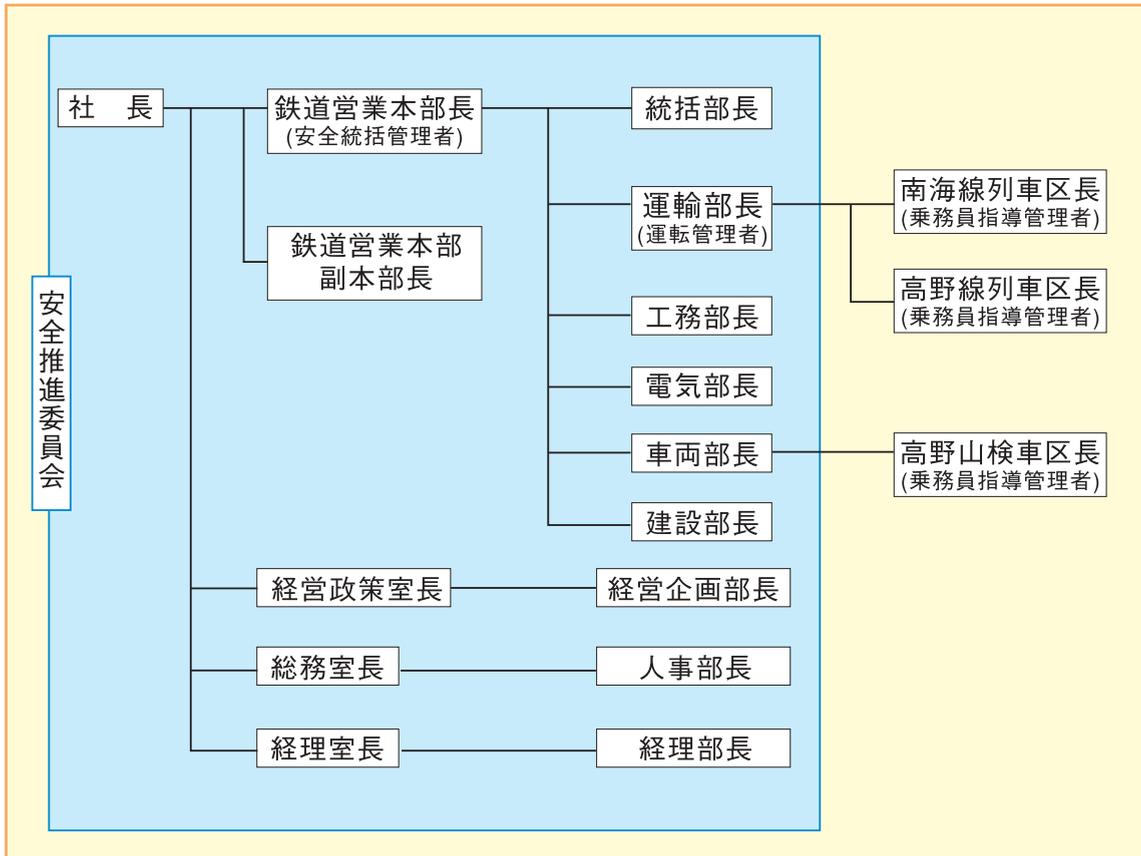
### (1) 安全管理体制

平成18年3月の鉄道事業法改正を受け、当社では平成18年10月に安全管理規程を定め、これまでの鉄道事故等防止委員会、事故防止委員会の組織体制から社長を委員長とする安全推進委員会、鉄道営業本部長を委員長とする安全推進実行委員会を組織しました。組織全体に「安全意識の浸透」「安全風土の構築」を図るため、安全推進委員会の構成メンバーとして、経営政策・人事・経理の経営管理部門の責任者も参画し、鉄道営業本部と双方向でのコミュニケーションを確保する体制を整えました。

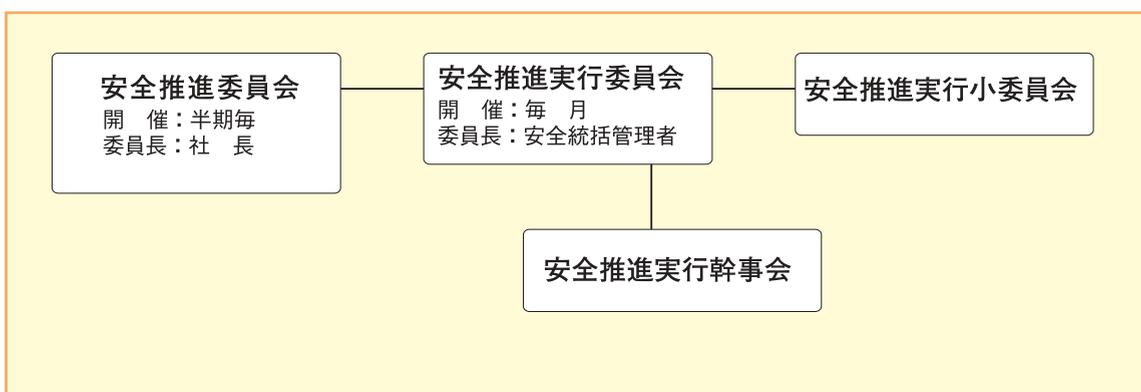
組織体制については、社長を最高責任者とし、輸送の安全確保に関する業務を統括管理する安全統括管理者を鉄道営業本部長とし、安全に直接的に関わる列車の運行や管理、また運転士や車掌の指導する運転管理者を運輸部長に任命したのをはじめ、各管理者の責任体制を明確化した安全管理体制を構築しました。

## 《組織体制》

平成20年9月現在



## 《委員会組織》



## 《主な管理者の役割》

役 職	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。
鉄道営業本部長 (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 輸 部 長 (運 転 管 理 者)	安全統括管理者の指揮の下、列車の運行及び乗務員の資質の維持 その他運転に関する事項を統括する。
列 車 区 長 (乗務員指導管理者)	運転管理者の指揮の下、乗務員の資質の維持に関する事項を管理 する。
工 務 部 長	安全統括管理者の指揮の下、工務関係施設に関する事項を統括する。
電 気 部 長	安全統括管理者の指揮の下、電気関係施設に関する事項を統括する。
車 両 部 長	安全統括管理者の指揮の下、車両等に関する事項を統括する。
建 設 部 長	安全統括管理者の指揮の下、連続立体化工事等に関する事項を 統括する。
統 括 部 長	輸送の安全の確保に必要な設備投資計画、経費計画及び要員計画 を統括する。
経営企画部長	輸送の安全の確保に必要な設備投資に関する事項を統括する。
経 理 部 長	輸送の安全の確保に必要な財務に関する事項を統括する。
人 事 部 長	輸送の安全の確保に必要な要員に関する事項を統括する。



安全推進委員会

## (2) 安全管理方法

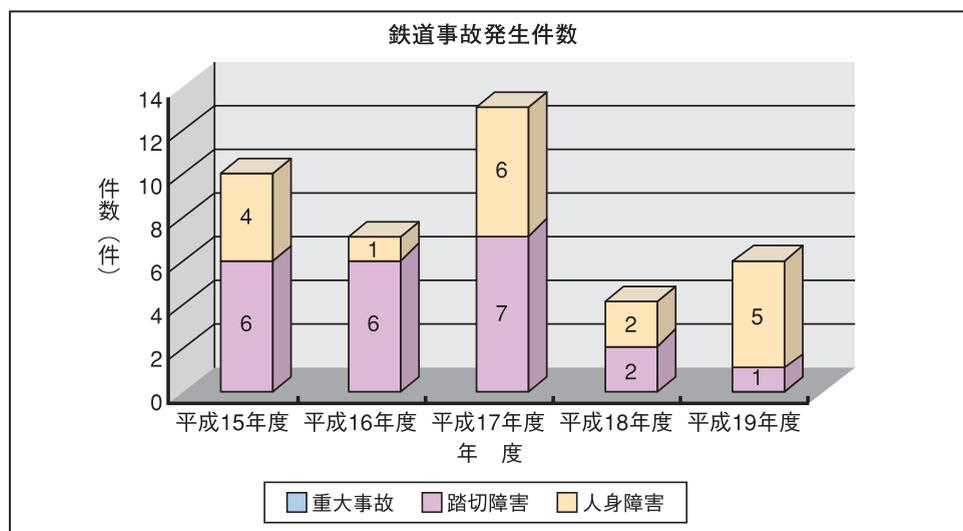
社長を委員長とした「安全推進委員会」は半年に一回、安全統括管理者を委員長とした「安全推進実行委員会」については毎月1回の会議を開催し、安全最優先のもとに情報の共有化を図っ

ています。そこでは安全重点施策を策定、具体的施策の実施、進捗の管理、取り組み状況の見直し・監査を実施することで安全性向上のためのPDCAサイクルを確立し、適宜見直しを行うとともに継続的な改善を実施しております。

### 3 事故等の状況と再発防止措置

#### (1) 鉄道運転事故の発生状況

平成19年度に発生した鉄道運転事故は、踏切障害事故1件と人身障害事故5件で、合計6件が発生しました。下のグラフは最近5年間に発生した鉄道運転事故の推移です。



#### =事故種別について=

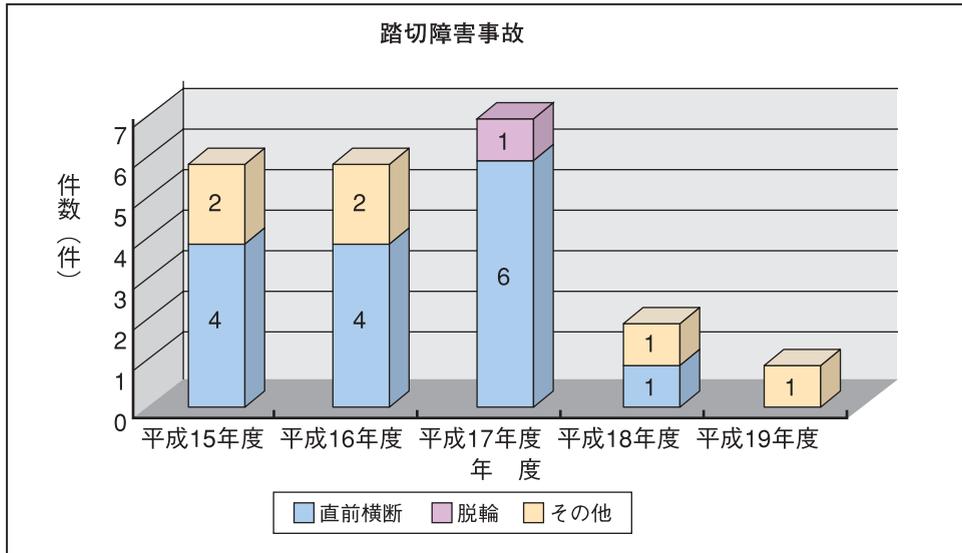
- ・ 重大事故：列車衝突事故（列車が他の列車または車両と衝突、または接触した事故）、列車脱線事故（列車が脱線した事故）、列車火災事故（列車に火災が生じた事故）をいいます。
- ・ 踏切障害事故：踏切道において、列車または車両が道路を通行する人または車両等と衝突し、または接触した事故をいいます。
- ・ 人身障害事故：列車または車両の運転により人の死傷を生じた事故（上記の事故に伴うものを除く。）をいいます。

#### ① 重大事故

最近5年間で重大事故は発生しておりません。

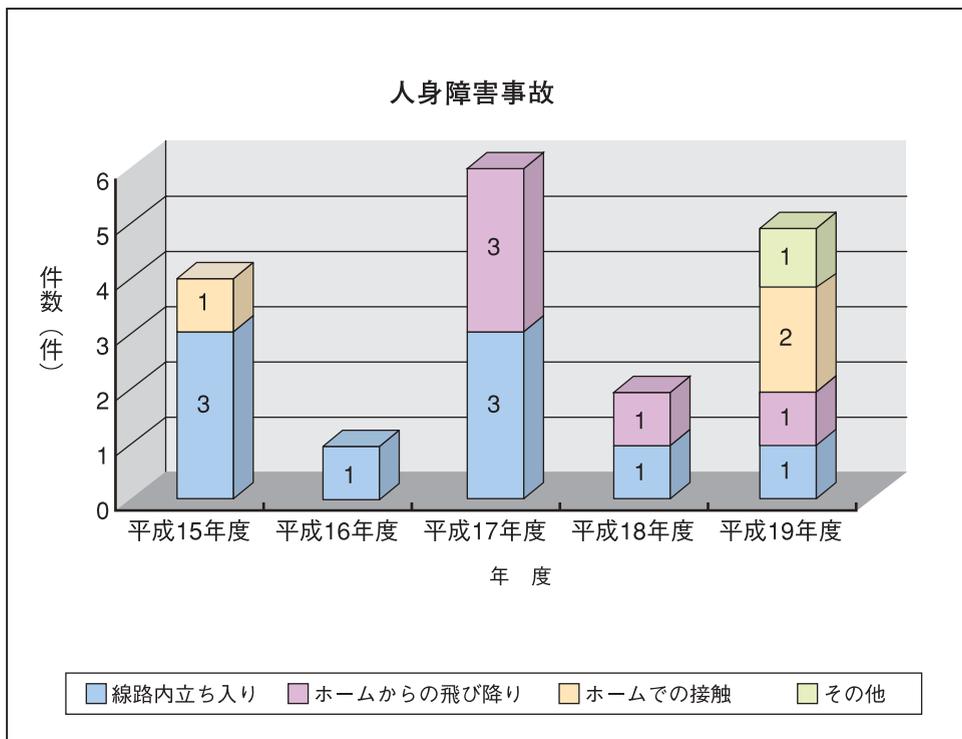
#### ② 踏切障害事故

最近5年間で22件の踏切障害事故が発生しています。主な原因は直前横断で15件となっています。



### ③ 人身障害事故

最近5年間で18件の人身障害事故が発生しています。主な原因は線路内立ち入りとホームからの飛び降りとなっています。平成19年9月20日には、高野線萩原天神駅において、ベビーカーを扉に挟んだまま列車を出発させ、同僚のお客さまを負傷させるという事故を惹き起こしました。これについては「事故等の事例と再発防止措置」をご覧ください。



## 《事故等の事例と再発防止措置》

### ■萩原天神駅における鉄道人身事故(旅客負傷)について■

本事故に対して、平成19年9月20日付けで近畿運輸局から「鉄道輸送の安全確保について(口頭指導)」を受け、同年10月10日付けで近畿運輸局へ原因究明と再発防止対策として安全性向上施策を策定し報告いたしました。

1. 発生日時及び天候：平成19年9月20日10時9分、天候 晴

2. 概要：

高野線萩原天神駅において、列車が下りホームで扉の開閉を行なった際、扉にベビーカーの取っ手部分を挟んだことに気付かず発車。車内の非常通報により列車を停止させました。ベビーカーの幼児にけがはありませんでしたが、同伴のお客さまがホームで転倒しけがをされました。

3. 原因：

車掌の扉操作後の列車の状態等の確認が不足していたことが、直接の原因であります。戸挟み箇所については、車両とホームとの段差が大きく、ベビーカーを降ろし難い状況でした。また同駅は外カーブであり、車掌からの見通しも悪い状況でありながら運転士に後方の乗降状態を確認させていなかったことも原因であります。

4. 再発防止対策：

再発防止のため、安全性向上施策を策定し、安全確保の徹底を図っています。

(1) 乗務員等による安全確保

曲線等のため車掌から見通しが悪いホームでの閉扉時には、運転士が乗降(後方)確認を行います。またこうした場合に、車掌はホームに降りて乗降されるお客さまや列車等の状態を確認するとともに、閉扉する前に注意喚起放送を行ない安全確保に努めます。

(2) 施設に関する対策

全車両を対象に順次、車両扉の検知間隔を変更します。また、車両とホームの段差を是正するため萩原天神駅の上下ホーム2面を嵩上げします。その他の駅についても、工法などを検討のうえ整備計画を策定します。

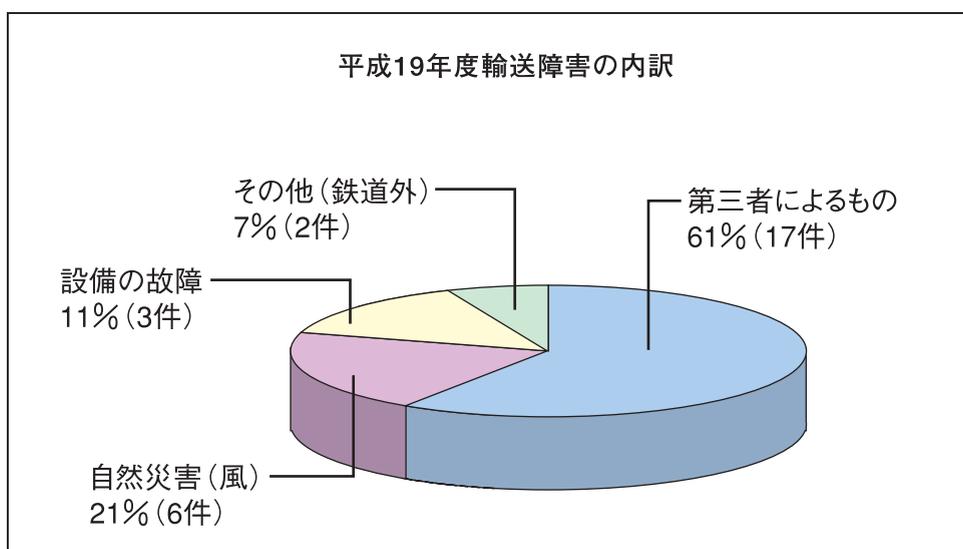
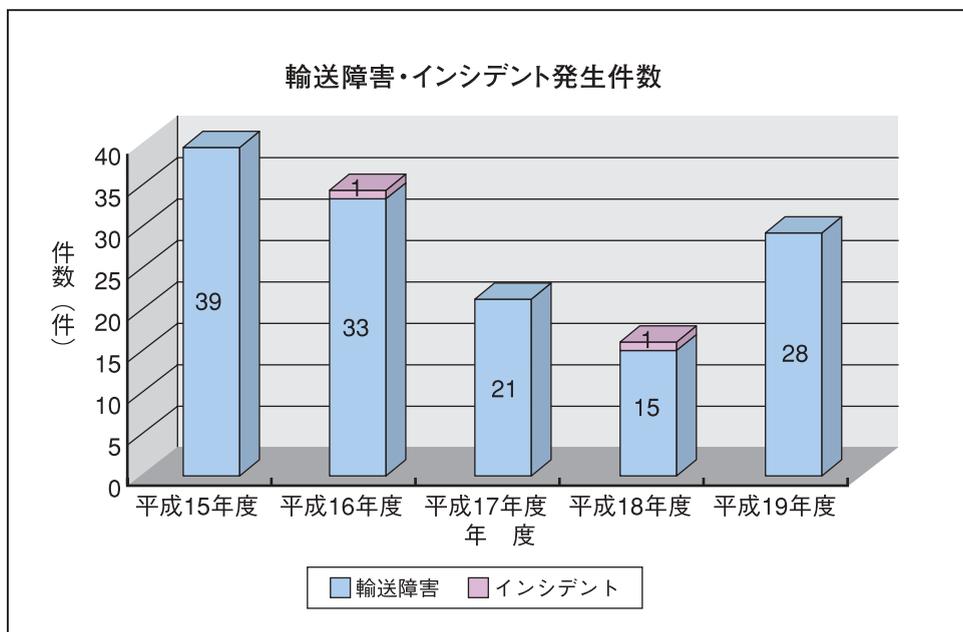
(3) ホーム上の安全対策

ホームに非常通報装置を設置するほか、ITVモニタの視認性を向上させるため、モニタを大型化します。

## (2) 輸送障害・インシデント

平成19年度は輸送障害が28件発生しました。年間の発生件数の推移及び輸送障害の原因別発生件数は下記のとおりです。インシデントについては平成19年度はございませんでした。

※輸 送 障 害：鉄道による輸送に障害を生じた事態であって、鉄道運転事故以外のもの  
 ※インシデント：事故には至ってないが、運転事故が発生するおそれがあると認められる  
 事態



### (3) 強風による運転抑止

空港線（りんくうタウン～関西空港間）にある関西空港連絡橋では、強風により運転抑止が発生いたします。なお、列車の運転抑止中はバス代行を実施して対応いたしております。（ ）内は、3時間を超える運転抑止の件数であります。

平成19年度末に、関西国際空港株式会社により、運転抑止を改善するため、連絡橋の防風柵が増設されました。

(単位:件)

平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	合計
19(8)	10(2)	4(2)	2(0)	35(12)

## 4 安全確保のための取り組み

### (1) 安全重点施策の状況

#### ① 安全レベルの向上施策

技術基準改正の対象となる運転保安設備を中心とした列車運行の安全レベル向上を図る施策を推進していくため、以下の各事項について計画、検討を行っており、今後、順次対応を行ってまいります。

- ・ 新型ATS (ATS-PN)
- ・ 防護無線の新設計画
- ・ 運転状況記録装置新設の検討
- ・ デッドマン装置の整備検討

《ATS「自動列車停止装置」(Automatic Train Stop device)》

従来、ATSは停止信号の冒進を防止するために設置したもので、当社では、全線すべての信号機に設置しています。しかし、平成18年7月1日から鉄道に関する技術上の基準を定める省令が改正され、曲線、分岐等にも速度制限装置を設けることが義務付けられました。これを受けて当社では平成28年6月までに曲線、分岐等にもATSの設置が必要になりました。



ATS地上子

当社のATSは点制御方式(ATS-N)であり、信号の現示に従い、列車が定められた運転速度を超過して運転した場合に、自動的に非常ブレーキを動作させ、停止信号の手前までに列車を停止させる装置です。

安全性向上計画の一環として、現在の点制御ATSから、車上装置において任意の地点における制限速度情報と実際の運転速度の比較を絶えず行い、運転速度が制限速度を超えると自動的に常用ブレーキを作用させ、制限速度以下になるように速度を調整する速度パターン式連続照査方式ATS(ATSPN)の導入を計画しています。

② 連続立体交差事業

- ②-1 運転保安度の向上と交通渋滞の解消を目指し、関係自治体とも積極的に協議を行い、以下の南海本線及び高師浜線（堺市内・高石市内・泉大津市内・泉佐野市内）の連続立体交差事業を推進しています。

線 別	区 間	廃止踏切 予定(カ所)	延 長 (km)
南海本線	石津川～羽衣	7	2.7
南海本線 高師浜線	浜寺公園～北助松 羽衣～伽羅橋	13	3.1 1.0
南海本線	北助松～忠岡	8	2.4
	井原里～羽倉崎	9(完了)	2.8

本年6月から泉大津市内で上り線(難波行き)が高架上で運行を開始しました。  
これに伴い、同市内の8カ所の踏切において遮断時間が減少し、周辺道路の交通渋滞が緩和されています。

引き続き、下り線の工事を進め同区間での8カ所の踏切の除去を目指します。

- ②-2 既に完成（昭和62年度～平成11年度）している連続立体交差事業は以下のとおりであり、48カ所の踏切を解消しています。

線 別	区 間	廃止踏切(カ所)	延 長(km)
南海本線	萩ノ茶屋～玉出	7	2.4
	玉出～大和川	13	3.4
	大和川～石津川	20	5.4
	和泉大宮～蛸地藏	8	1.7



南海本線 井原里～泉佐野

### ③ 災害防止

#### ③-1 緊急地震速報

平成18年10月から緊急地震速報システムを導入いたしました。同システムは、震度5弱以上の地震が当社沿線に到達する前に、全列車の運転士に対して緊急停止を指示することにより、列車の安全を確保するものです。

#### ③-2 土木構造物の耐震補強

地震対策につきましては、阪神・淡路大震災以降高架橋の耐震補強や橋りょうの落橋防止対策を計画的に実施いたしております。平成19年度は高架橋の耐震補強を21本施工するとともに落橋防止対策を1橋梁施工いたしました。今年度も耐震補強および落橋防止対策を継続的に進めてまいります。

また、防災拠点駅の耐震補強工事を継続的に実施いたしており、平成19年度は堺東駅・北野田駅を施工いたしました。平成20年度も2駅補強する予定であります。

#### ③-3 自然災害の防止

山の斜面に沿って線路を敷設している区間においては落石が発生する恐れがあります。落石の発生を防止するためにコンクリートで斜面を覆う防護工事を継続して実施しております。平成19年度は高野線高野下駅～下古沢駅間の1箇所において防護工事を実施いたしました。また、万が一落石が発生した場合でも、列車を停止させる落石検知装置を随時整備いたしております。

#### ④ 安全に配慮した車両の導入

平成18年度より新型車両の設計を進め、平成19年度には合計8両の新型車両を導入いたしました。平成20年度には更に8両導入いたします。快適性や居住性のグレードアップとともに「座席袖仕切の大型化」や「立席ポールの増設」、「車両貫通扉の拡大」など安全性にも配慮した設備を導入しております。



新型車両8000系外観



新型車両8000系車内

#### ⑤ 設備更新

##### ⑤-1 軌道改良の推進

より品質の高い鉄道サービスの提供のために、レールを支える材料を木製まくらぎと丸砂利からコンクリート製まくらぎと碎石に継続して更新しています。平成19年度は、南海本線尾崎駅～鳥取ノ荘駅間の304mを施工いたしました。なお平成20年度は、南海本線尾崎駅～鳥取ノ荘駅間の167mを施工する予定です。

また、線路が分岐するポイント部において、直線通過時の乗り心地の向上や走行安全度の向上を目的とした分岐器の更新工事を行っています。

##### ⑤-2 その他

鉄道施設の安全性維持向上のために継続して鉄道施設の更新・改良の実施を行っています。

- ・ 踏切障害物検知装置の更新
- ・ 踏切しゃ断機の更新
- ・ 踏切警報機の視認性の改善
- ・ 電気転てつ機の更新
- ・ 電線路設備の更新
- ・ 風向風速計の更新、移設
- ・ 高圧交流遮断器の更新
- ・ 車両機器（車両の制御器、モーター、発電機など）の更新



踏切警報機の視認性改善

## ⑥ 労働災害の防止

高所作業時の墜落防止策として補助胴綱の導入、固定式列車接近報知装置による安全度向上など、係員がより安全に作業を行えるよう環境の整備に努めております。

また、リスクアセスメントに取り組んでおり、労働災害の潜在的危険性を除去、低減するとともに、従業員の快適な職場環境の形成の促進を図り、「災害ゼロ」から「危険ゼロ」を目指すため、事業場における安全衛生水準の向上を目的として取り組んでいます。

平成19年度は、鉄道部門において合計358件のリスクの想定がありました。そのすべてが、対策の実施にあたり良好なリスクレベルとなっています。

### リスクアセスメントとは

職場に潜む危険源を想定し、その危険源から発生が予見される災害の、発生確率と重大さからリスクを見積もり、評価し、その結果に基づき対応したリスクの除去、または低減を行うための対策を特定することにより職場の安全を図るための手法です。

## ⑦ その他

### ⑦—1 アルコール検知器

平成18年12月からアルコール検知器を導入し、運転士と車掌の全員を対象に出勤時の呼気中アルコール濃度を測定しています。アルコール濃度が基準値(0.15mg/l)を上回った場合には、就業させません。

### ⑦—2 「適切な鉄道構造物の保守のために」

線路を支える橋梁やトンネルのなかには、明治時代に建設され現在においても現役で活躍しているものがあります。すべての鉄道構造物は省令等にしがたい2年ごとの定期検査を実施いたしております。その結果に基づき、さらに詳細な検査や随時適切な補修等を行うことで、安全を確保いたしております。例えば、南海本線の紀ノ川駅～和歌山市駅間にあります紀ノ川橋梁については特に長大橋梁であるため、定期検査以外にも専門機関において平成13年度に詳細な健全度調査、平成16年～17年にかけて南海・東南海地震に対する耐震性能の調査を実施しており、安心してご乗車いただけることを確認いたしております。



南海本線 紀ノ川橋梁

## (2) 安全対策設備

### ■非常通報装置■

非常通報装置とは、駅ホーム上に非常通報ボタンを設置して、お客さまが誤ってホームから線路に転落した場合等に発見者が非常通報ボタンを操作することで、特殊信号発光機を動作させ、進入してくる列車の運転士に対して停止信号を現示し列車を停止させる装置です。また、停車している列車に対してはホーム上に設置された非常通報表示灯（赤色）が点滅するとともに警報ブザーが鳴動し車掌に列車の発車を抑止させる装置です。

非常通報ボタンの操作は異常に気づいた駅係員及びお客さまに扱ってもらうものであります。

ホーム転落検知装置は新今宮駅に1箇所設けていますが、非常通報装置を設置する以前に設けたものであります。現在は非常通報装置を基本に、計画的に整備しています。



非常通報ボタン



非常通報表示灯

### ■転落防止装置(車両連結部)■

乗車時にお客さまがホームから車両の連結部に転落される事故を防止するため、平成12年から車両の連結部に装備し、在籍している鉄道線の全車に設置しています。

### ■踏切障害物検知装置■

踏切障害物検知装置とは踏切上で自動車  
が故障や脱輪して線路に支障をきたしたとき  
に踏切の両サイドに設けられた発光器、受光  
器により自動的に自動車等の障害物を検知し、  
特殊信号発光機を発光させて列車を停止さ  
せるための装置です。現在、200箇所の踏切  
道に設置しています。



踏切障害物検知装置

### ■自動車転落警報装置■

自動車転落警報装置とは線路と道路が平行している曲線部等に検知線を布設し、自動車が道  
路から線路に進入し支障をきたした時、特殊信号発光機を発光させて列車を停止させるための装  
置です。現在、南海本線(みさき公園～孝子間)に2箇所設置しています。

平成18年1月17日に発生した南海本線みさき公園～孝子駅間トレーラー侵入による輸送障害事  
故において、この装置が動作し、特殊信号発光機の発光により、大事故に至らず未然に防ぐことが  
できました。

### ■落石警報装置■

落石警報装置とは、落石の予想される区間において平行に検知線を布設し、これが落石により  
断線した場合に特殊信号発光機を発光させて列車を停止させるための装置です。現在、南海本  
線(みさき公園～孝子間)および高野線(紀伊清水～紀伊神谷間)に18箇所設置しています。

## ■架道橋衝撃警報装置■

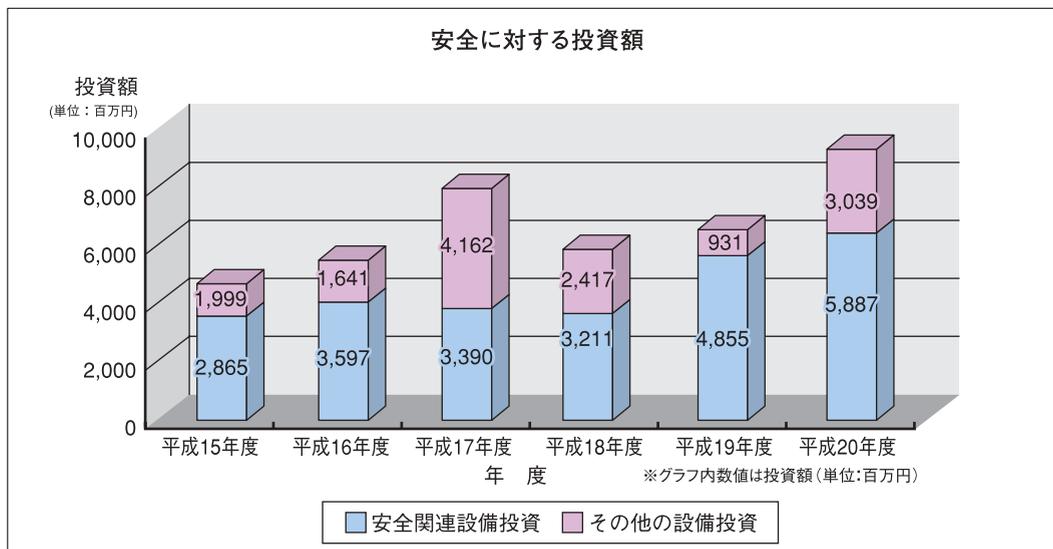
道路と交差する架道橋では、桁下有効高を表示し自動車の運転手に注意を促していますが、さらなる事故予防対策として橋桁の手前に防護柵を設置し自動車が直接橋桁に衝突するのを防いでいます。

架道橋衝撃警報装置とは、上記の対策箇所のうち衝突事故の多発する架道橋において防護柵に検知線を布設し、自動車が防護柵に衝突し線路に支障する可能性がある場合に特殊信号発光機を発光させて列車を停止させるための装置です。現在、高野線に2箇所設置しています。

当社沿線には上記のほか、危険を予知するための装置として各種気象観測装置、沿線情報装置等を設置いたしております。これらの情報を的確につかむことで列車の安全運行に備えております。別図1参照

### (3) 投資、支出の状況

安全に係わる設備投資については、必要な施策を順次計画的に実施しています。安全に係わる投資額についてはこれまでから一定水準の投資額を安全関連にあてており、平成19年度の実績として48億円を投資いたしました。平成20年度の計画として58億円を投資する予定です。



### (4) 教育・訓練・各種運動の取り組み状況

#### ① 教育について

鉄道事業において、日々安全な運行を行うために多くの人が昼夜を問わず様々な業務を行っています。社員一人ひとりの知識と経験がより安全に活かされるよう取り組んでいかなければなりません。安全性の向上を図るため技術の継承をより確実なものとするためには実践教育の充実を図る

ことが重要と考えています。そのため各部において、新入社員、中堅社員、熟練社員に対して、計画的に技術・技能の向上を図るべく教育・指導を行っています。

#### ・ 駅係員・乗務員教育

当社では、「運輸教習所」という専門の教育施設があり、駅に配属される係員の新入社員教育をはじめ、車掌、運転士、助役に対して教育を行っています。CAIや実物の模型を活用しての教育、実技、訓練を行い、安全に対する意識、知識、技能の向上に努めています。

乗務員へは、教習所での養成教育の後、定例的に職場で実施する業務教育の他、運輸教習所で実施する特別教育等により、安全に対する意識の向上を図り、お客さまの信頼に応えられる乗務員の養成を行っています。

(CAI=Computer Assisted Instruction:コンピュータを利用した指導教育)

#### ・ 過去から学ぼう

当社では昭和42年から43年にかけて、連続して3件の重大事故(列車脱線事故、列車衝突事故)を発生させています。これらの過去の事故を風化させないよう、春秋の交通安全運動期間等の機会に、事故概要や原因を職場に掲出し安全に対する意識の向上に努めています。

#### ・ 技術教育

技術の職場においては、技術継承の推進と安全意識改革の実施を進めており、安全講習会、実地訓練、過去のケースの分析を行うなどして、マンネリ化の防止、安全意識の改革に取り組んでいます。その他、独自の制度を発足させることでプロとしての自覚と自信を持たせ、さらなる技術向上と後身の育成に取り組んでいます。

また技術力向上のために、研修用施設を利用し、各種検査の教育や事故復旧訓練を行い、技術の習熟に努めています。



研修用踏切保安設備



電路柱上作業訓練風景

## ② 事故復旧総合訓練

輸送サービスの基本である安全確保については、前述の教育によるほか、毎年9月に鉄道営業本部全体で「事故復旧総合訓練」を実施しています。「大規模地震が発生」や「列車と自動車の衝突による列車脱線」などの想定のもと、負傷者の救出や避難誘導、脱線や断線箇所の復旧作業および関係部署への通報連絡などの訓練を実施し、安全意識の高揚を図っております。平成19年度は千代田工場内で駅構内において列車が脱線し、負傷者が多数発生したとの想定で訓練を行いました。



事故復旧総合訓練の様子

## ③ 各種運動での取り組み

例年「春・秋の全国交通安全運動」、「安全運転推進運動」、「年末年始の輸送等に関する安全総点検」等の各種運動の機会を通じ、基本動作の徹底や服務規律の確立のための取り組みを行い、安全輸送の提供に努めています。

## ④ タウンミーティング

輸送の安全確保について必要な情報を共有するため、安全統括管理者及び運転管理者と現場部門との双方向のコミュニケーションを図り、安全最優先の重要性を相互に自覚するように、「タウンミーティング」を平成19年度は4回開催いたしました。

# 5 お客さま・沿線のみなさまとともに

## (1) 安全に対するPR活動

お客さまへの安全に対するPR活動として踏切事故の防止を図るために「踏切事故防止キャンペーン」を毎年実施いたしております。平成19年度は11月1日から10日間にわたり実施しましたが、この間に、近畿運輸局や地元警察署に協力していただき、難波駅でのオープニングセレモニーを行うとともに20箇所の踏切道で通行される方々に安全確認についての協力をお願いしました。

## (2) こども110番の駅

昨今、子ども達を危険から守る「地域における仕組みづくり」が重要な課題となっております。より安全な地域づくりに貢献するために「こども110番の駅」のステッカーを19駅に掲出し、こどもが助けを求めてきた場合に保護し、110番通報を行うなどの対応をとります。



「こども110番の駅」のステッカー

## (3) 外部機関と連携した訓練の計画

大規模な災害が発生したときの初動態勢を確立するために、脱線時を想定した消防署等と共同の事故復旧訓練を機会を捉えて計画しております。消防署等との連絡体制の確立、連携強化を図ることによる事故復旧態勢の確立と知識、技能の向上を目的としています。

### ご意見をお聞かせください

当社では、列車の運賃や時刻、運行状況などに関する問合せや、当社に対するご意見・ご要望を「南海テレホンセンター」やホームページでお伺いしております。

本報告書に関するご意見等がございましたら、今後の参考にさせていただきますので、是非ともお寄せくださいますようお願いいたします。

**【南海テレホンセンター】 TEL.06-6643-1005**

※受付時間 8時30分～18時30分(年中無休 ただし年末年始を除きます)

**【南海ホームページ】 <http://www.nankai.co.jp/>**

※画面上段の「当社へのご意見」からお寄せください。

