

# 2007 安全報告書



平成19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18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皆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。

鉄道は人間が取扱うもので、ハードをどれだけ整備したとしてもそれを扱う人がミスを犯せば、事故につながる恐れがあります。ハード、ソフトの両面から鉄道事故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っている所存です。

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>2～3</b>
(1) 鉄道運転事故の発生状況	
(2) 輸送障害・インシデント 《事故等の事例と再発防止措置》	
(3) 強風による運転抑止	
<b>4. 安全確保のための取り組み</b> .....	<b>3～7</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>8</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実施	

# 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、事故の現場にいられ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

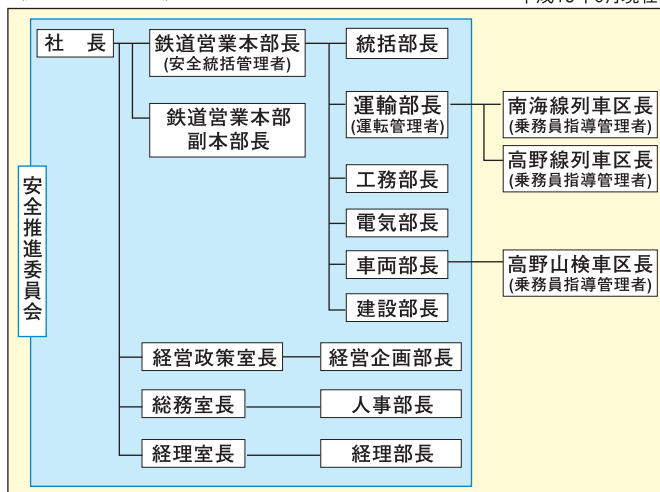
## (1) 安全管理体制

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。

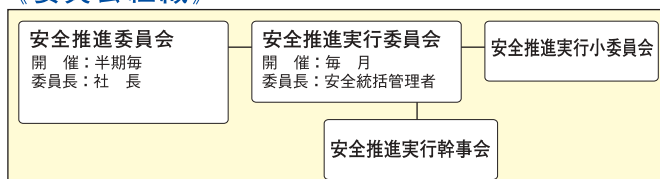
組織体制については、社長を最高責任者とし、輸送の安全確保に関する業務を統括管理する安全統括管理者を鉄道営業本部長とし、安全に直接的に関わる列車の運行や管理、また運転士や車掌の指導する運転管理者を運輸部長に任命したのをはじめ、各管理者の責任体制を明確化した安全管理体制を構築しました。

### 《組織体制》

平成19年9月現在



### 《委員会組織》

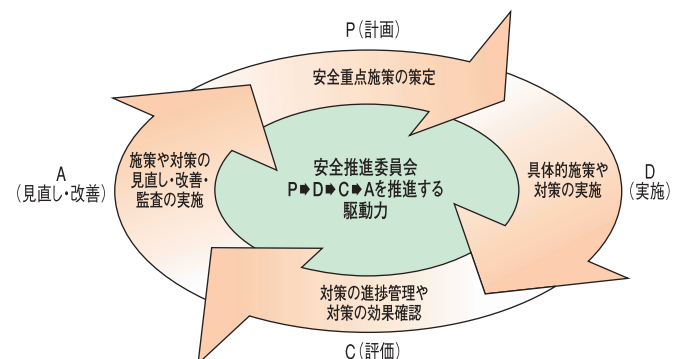


## 《主な管理者の役割》

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。

## (2) 安全管理方法

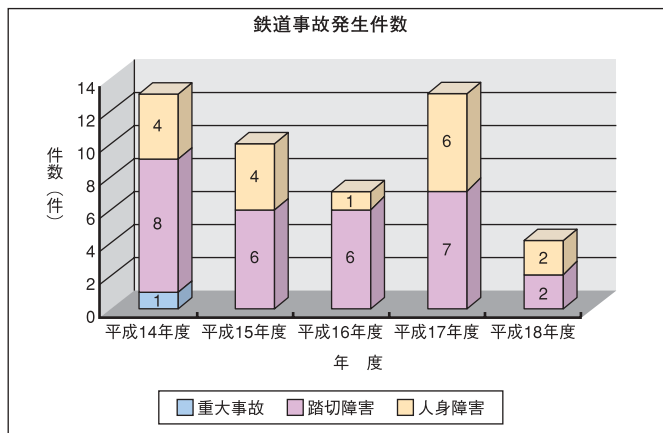
社長を委員長とした「安全推進委員会」は半期に一回、安全統括管理者を委員長とした「安全推進実行委員会」については毎月1回の会議を開催し、安全最優先のもとに情報の共有化を図っています。そこでは安全重点施策を策定、具体的施策の実施、進捗の管理、取り組み状況の見直し・監査を実施することで安全性向上のためのPDCAサイクルを確立し、適宜見直しを行うとともに継続的な改善を実施しております。



## 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18年度に発生した鉄道運転事故は、踏切障害事故と人身障害事故がそれぞれ2件で、合計4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、または接触した事故をいいます。

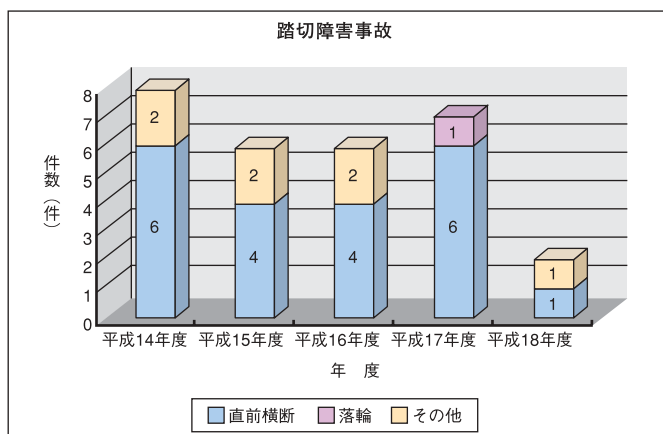
**人身障害事故：**列車または車両の運転により人の死傷を生じた事故（上記の事故に伴うものを除く。）をいいます。

#### 1. 重大事故

平成15年2月24日に土砂崩壊による脱線事故が発生いたしました。高野線紀伊細川駅～紀伊神谷駅間で斜面崩壊の発生により、軌道内に流入した土砂に列車が乗り上げ脱線したものです。なお、当該箇所およびその周辺に落石防止網やモルタルの吹付けを施工するとともにさらにロックアンカーを施工し、再発の防止を図りました。

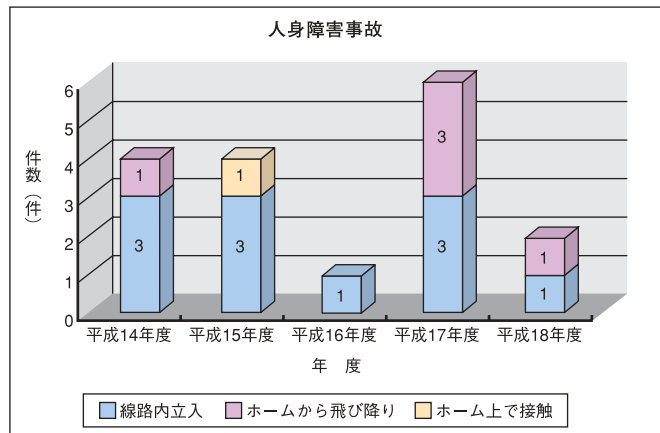
#### 2. 踏切障害事故

最近5年間で29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21件となっています。



#### 3. 人身障害事故

最近5年間で17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入りとホームからの飛び降りとなっています。

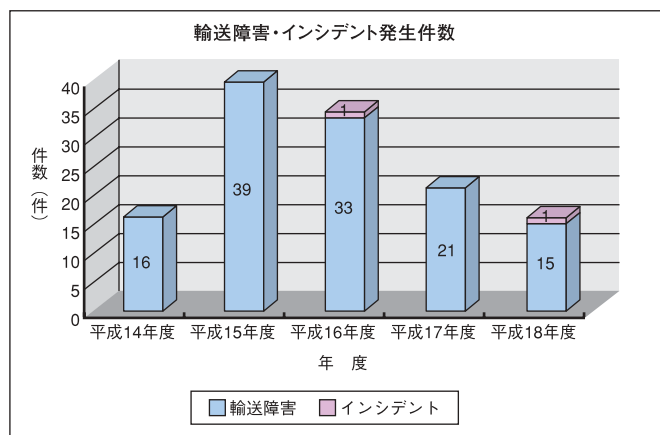


### (2) 輸送障害・インシデント

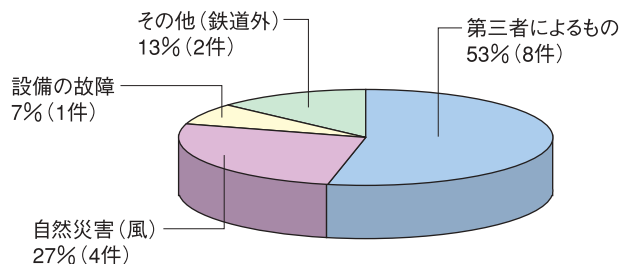
平成18年度は輸送障害が15件、インシデント1件が発生しました。年間の発生件数の推移及び輸送障害の原因別発生件数は下記のとおりです。インシデントについては次の「事故等の事例と再発防止措置」をご覧ください。

※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：事故には至っていないが、運転事故が発生するおそれがあると認められる事態



#### 平成18年度輸送障害の内訳



## 《事故等の事例と再発防止措置》

### ■和歌山港線久保町2号踏切でのインシデント■

本インシデントに対して、平成18年10月20日付けで近畿運輸局から「安全輸送の安全確保について(口頭警告)」を受け、同年11月13日付けで近畿運輸局へ原因究明と再発防止策の報告をいたしました。

1. 発生日時及び天候：平成18年10月20日8時6分頃、天候曇

2. 支障時分：6分

3. 概況：

夜間作業のために実施していた踏切対策の解除を失念したため初列車から踏切が動作せず、上下計8列車がしゃ断機の降下していない踏切を通過いたしました。後続の運転士が踏切の無しゃ断に気づき、指令員に連絡いたしました。連絡を受けた指令員は同踏切に接近する列車を現場で一旦停止させ、安全確認後に最徐行で運転させました。この後、駅係員が到着し踏切しゃ断機を手動扱いにより通常運転させ、8時30分に電気係員により踏切しゃ断機の動作を正常に復帰させました。

4. 原因：

踏切対策(警報対策)を11箇所(久保町1号～築地橋5号)実施したが、久保町2号踏切道の解除を失念し無しゃ断となりました。

5. 再発防止対策：

再発防止のため、チェック表の様式の見直しと、現場巡回・教育指導の強化を実施いたしました。また、チェック漏れを防ぐために踏切保安装置の機器箱にも踏切道名を表記いたしました。

### ■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■

1. 発生日時及び天候：平成18年1月27日9時32分頃、天候晴

2. 支障時分：3時間58分

3. 概況：

当社線と並行する国道26号線で発生したトラックとトレーラーとの衝突事故の弾みで、トレーラーがガードレールを突き破って線路内に入し、列車の運行を妨げ、また軌道・信号・電路施設を損壊させました。

4. 原因：トレーラーが線路内に侵入したもの

5. 再発防止策：

今回の事故現場は、並行する道路が線路より高くかつカーブ区間であるため、自動車等の落車を勘案し、当社があらかじめ自動車転落警報装置を設置していたため、当該装置が作動し、列車を手前駅で停止させたため、大事故に至りませんでした。

## (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、強風による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。

(単位：件)

平成16年度	平成17年度	平成18年度	合計
19 (8)	10 (2)	4 (2)	33 (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昨年度より計画、検討を行っており、今後、順次対応を行ってまいります。

- ・より一層の安全度向上を目指したATS導入の検討
- ・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、ATS更新の検討を行っています。

## 2. 連続立体交差事業

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	廃止予定踏切(カ所)	延長(km)
南海本線	石津川～羽衣	7	2.7
南海本線	浜寺公園～北助松	13	3.1
高師浜線	羽衣～伽羅橋		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

既に完成(S62～H12)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	玉出～大和川	13	3.4
	萩ノ茶屋～玉出	7	2.4
	大和川～石津川	20	5.4
	和泉大宮～蛸地蔵	8	1.7



南海本線 岸和田～蛸地蔵

## 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18年度は高架橋の耐震補強を43本施工いたしました。

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18年度は三日市町駅を施工いたしました。今年度も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18年度は高野線紀伊細川駅～紀伊神谷駅間の2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。平成18年度は3箇所の落石検知装置の改良を実施いたしました。

## 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いたします。

## 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18年度は、南海本線樽井駅～尾崎駅間の377mを施工いたしました。なお平成19年度は、南海本線尾崎駅～鳥取ノ荘駅間の304m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。平成18年度は、高野線において2基更新いたしました。

### 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18年度は、鉄道部門において合計360件のリスクの想定がありました。この内、対策の実施にあたり優先度の高い想定事例が2件ありましたが、現在は試験的に対策を実施するとともに、KY（危険予知）の強化によりリスクレベルを低減させています。

### 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見込まれる災害の、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 鋼索線ケーブル張替え

高野線極楽橋駅～高野山駅間をケーブルカーにより運行しています。このケーブルカーに使用しているロープ（ケーブル）を5年ごとに更新取替を行っており、平成18年12月にロープの張替えを実施いたしました。ロープ取替作業は初列車から翌日の初列車までの間、運転を休止して丸一昼夜をかけて行います。



ケーブル張替えの様子

ロープの日常的な保守として更新後1年間は7日毎、2年目以降は10日毎にロープ油を塗布し摩耗、内部腐食、錆発生等

の防止に努めています。1月検査、3月検査で外観検査を行いロープの異常の有無を確認しています。

### 7-2 アルコール検知器の導入

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。

## (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時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。



### ■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出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。

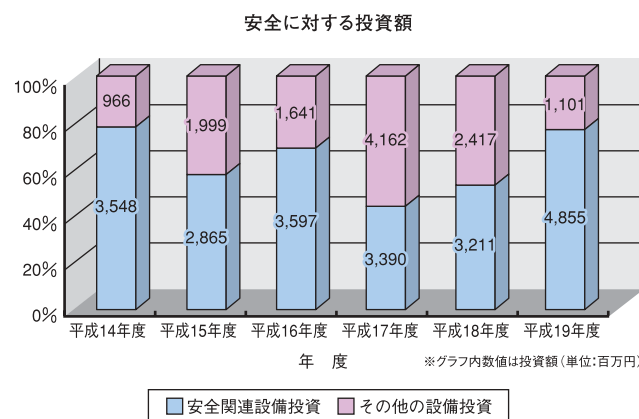
架道橋衝撃警報装置とは、上記の対策箇所のうち衝突事故の多発する架道橋において防護柵に検知線を布設し、自動車が防護柵に衝突し線路に支障する可能性がある場合に特殊信号発光機を発光させて列車を停止させるための装置です。現在、高野線に2箇所設置しています。

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I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18年度の実績として32億円を投資いたしました。平成19年度の計画として48億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生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。

#### ・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18年度は羽倉崎車庫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。

## 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18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、子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」ステッカー



消防署との事故復旧訓練

### (3) 外部機関と連携した訓練の実施

平成18年11月7日に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、脱線時を想定した事故復旧訓練を消防署と共同で実施いたしました。消防署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。

# 気象観測装置及び沿線情報装置の設置状況分布図一覧

別図1

