

安全報告書 2025

名古屋臨海高速鉄道株式会社



 あおなみ線

この報告書は、2024(令和6)年度の弊社の取り組みについて報告するものです。

目 次

あおなみ線をご利用の皆さまへ

1 安全に関する基本的な考え方

- 1-1 経営理念の行動指針
- 1-2 安全方針
- 1-3 安全方針のこころ
- 1-4 行動規範
- 1-5 安全目標
- 1-6 重点実施事項

2 鉄道運転事故等の発生状況

3 安全管理体制

- 3-1 安全管理の体制
- 3-2 鉄道安全推進委員会の開催
- 3-3 安全管理体制に対する内部監査の実施
- 3-4 安全輸送期間の設定
- 3-5 意見交換会の実施
- 3-6 ヒヤリハット情報の活用

4 安全教育・各種訓練

- 4-1 安全教育
- 4-2 各種訓練

5 安全輸送を支える設備等

- 5-1 駅・車内の安全
- 5-2 運転・施設の安全
- 5-3 検査と整備

6 安全への設備投資等

7 危機管理の取り組み

- 7-1 駅構内及び列車内での傷害行為や鉄道テロへの対策
- 7-2 自然災害への備え

8 お客さまが利用しやすい鉄道へ

- 8-1 各種ガイドライン対応への取り組み
- 8-2 駅・車両設備への取り組み

9 令和7年度以降の主な計画

10 ご利用のお客さまへのお願い

お客さまのご意見・ご感想をお聞かせください。

あおなみ線をご利用の皆さまへ

名古屋臨海高速鉄道株式会社
代表取締役社長

福田 豊



平素はあおなみ線をご利用いただき、誠にありがとうございます。

あおなみ線は、名古屋駅と名古屋港金城ふ頭を結び、名古屋西南部地域の基幹公共交通サービスの充実と沿線の均衡あるまちづくり促進のため整備された鉄道路線です。平成16年10月の開業以来、「信頼される安全最優先の運行の実行」「感謝の心を込めたサービスの提供」「地域に密着し、地域の発展に貢献」「安全・安心で信頼される鉄道であり続けるため、健全で安定した経営の確保」を経営理念の行動指針として定め、安全・安定輸送を目指し、社員一人ひとりが事故防止に取り組んでおります。

令和6年度は、重点施策として「ルールの遵守・基本動作の徹底」「確認の徹底」「教育・訓練の充実」を設定し、各職場で重点実施目標を定め、安全を最優先する意識のさらなる向上を図るとともに、名古屋駅の日中時間帯において、愛知県警察との不審者対応合同訓練を実施し、社員の対応方法と警察との連携について再確認し練度の向上を図りました。これらの取組みにより、16年連続で「鉄道運転事故ゼロ」「インシデントゼロ」を達成いたしました。

設備面では、中期経営計画に基づき実施してまいりました列車運行管理システムの更新、全駅の可動式ホーム柵の更新及びトイレのリニューアルが完了し、お客さまがより安心して快適にご利用いただけるようになりました。引き続き、経年劣化が進む施設・設備の維持管理や更新を継続的に進め、お客さまの安全・安心に繋げてまいります。

令和6年に開業20周年を迎え、今年はこれまでの事業経験・教訓を踏まえつつ、お客さまへの感謝の気持ちを忘れずにその先へ進む、新たな20年へのスタートの年であると考えています。今後も鉄道事業者として最大の使命である「輸送の安全」の確保を最優先に、お客さまへのさらなるサービス向上を目指し、事業運営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に基づき、令和6年度の輸送の安全確保に関する取り組みや現状について公表するものです。ぜひ、ご一読いただき、弊社の「安全への取り組み」について、忌憚のないご意見、ご感想をお聞かせくださいようお願い申し上げます。

1 安全に関する基本的な考え方

1-1 経営理念の行動指針

安全については、その第一に「信頼される安全最優先の運行を実行します」を掲げ、最も重要な価値観、規範と位置付けています。

経営理念の行動指針

- 1 信頼される安全最優先の運行を実行します
- 2 感謝の心を込めたサービスを提供します
- 3 地域に密着し、地域の発展に貢献します
- 4 安全・安心で信頼される鉄道であり続けるため、健全で安定した経営を確保します

1-2 安全方針

安全に関する基本的な考えとして定める安全方針は、社長自らがこれを宣言し、各職場に掲出し点呼で唱和するとともに携帯カードとして全社員に配付し、安全意識の向上に取り組んでいます。

安全方針

- 1 10月23日を忘れず、社員一人ひとりが安全を最優先し、事故防止に努めます。
- 2 安全運行を確保するため、関係法令、規則等を遵守します。
- 3 事故の無い鉄道をめざし、安全管理体制の改善を継続的に進めます。

1-3 安全方針のころ

安全方針について社員が一層理解し安全最優先意識のさらなる浸透を目的に「安全方針のころ」を策定し、安全教育や各種訓練で解説を行い意識の向上に努めています。

安全方針のころ

- 1 平成20年10月23日は、名古屋駅構内で列車脱線事故を起こした日。過去の事故は、時間とともに風化し忘れ去られてしまうものです。
当時のことを体験した社員の割合が減少する中、将来にわたって絶対に忘れてはならない経験として本質を理解しておく必要があります。
単に、事故があったという記憶ではなく、どうして起きたのか、なぜ防げなかったのか、など、事故発生における人的メカニズムを深く理解し社員一人ひとりが日々の業務に絶えず生かしていくことを望むものです。
- 2 列車の安全運行という目標に向かって、作業や業務を行う上で、考え方や方法が統一されていないと事故が起きてしまいます。
安全について議論した結果が、安全の礎として法令や社内規程に定められており、それらを守ることが安全確保のための最低限のルールです。
- 3 日常的に作業を繰り返すうち、作業手順を省略したり短絡して効率的に工夫してしまうことがあり、結果としてルールを逸脱して常態化してしまうことがあります。
作業を行う上では、その作業手順や方法が何の根拠に基づくものなのか、その場を乗りきるために自分の都合の良い解釈で進めていないかを自身に問いかけ、特に経営管理部門は、事故を起こさせないことを目標に、列車の安全運行をするための方法や手順について、計画・実行・チェック・改善といったサイクルを継続して機能させていきます。

1-4 行動規範

安全に関わる社員の行動規範を次のとおり定め実践しています。

行 動 規 範

- 1 一致団結して輸送の安全の確保に努めます。
- 2 輸送の安全に関する法令及び関連する規程をよく理解するとともに、これを遵守し、厳正、忠実に職務を遂行します。
- 3 常に輸送の安全に関する状況を理解するよう努めます。
- 4 職務の実施に当たり、推測に頼らず確認の励行に努め、疑義のある時は最も安全と思われる取り扱いをします。
- 5 事故・災害等が発生したときは、人命救助を最優先に行動し、すみやかに安全適切な処置をとります。
- 6 情報は漏れなく迅速、正確に伝え、透明性を確保します。
- 7 常に問題意識を持ち、必要な変革に努めます。

1-5 安全目標

安全輸送を完遂するため、以下のとおり安全目標を定め目標達成に向け取り組んでいます。

安 全 目 標

- | | | |
|---|--------|----|
| 1 | 鉄道運転事故 | ゼロ |
| 2 | 輸送障害 | ゼロ |
| 3 | インシデント | ゼロ |

1-6 重点実施事項

輸送の安全の確保を計画的かつ重点的に推進し、安全目標達成のため、年度ごとに重点実施事項を定めています。各職場では、この重点実施事項に基づき安全な業務遂行や列車運行の実現に向けて、具体的な実施計画を策定し、全社一丸となって取り組んでいます。

① ルールの遵守・基本動作の徹底

- ルールの目的や意味、本質の理解
- 高い意識での作業の実施

② 確認の徹底

- 確認の励行による安全確認の徹底
- 事象発生時における確実な状況把握と速報の徹底
- 憶測（正常性バイアス）を排除した行動の徹底

③ 教育・訓練の充実

- 災害時等異常時やテロ・不審者不審物に対する対応能力の向上
- 知識・技量の向上（人材育成）及び技術継承の更なる推進

④ 事前の安全の確保

- 三現主義に基づいた日々の実態把握と高い感度での問題点の発見、課題の解決
- 経年や季節による変化等を踏まえた車両・施設・設備の適切な管理・更新
- 安全管理や労働災害防止を推進するための更なる体制の充実・強化

2 鉄道運転事故等の発生状況

鉄道運転事故、電気事故、災害及びインシデントの発生はありませんでした。輸送障害は7件発生しました。

	概 要	対応及び防止策等
輸送障害	ATS関連機器の不具合による運転休止	当該機器について交換を実施
	南海トラフ地震臨時情報発表に伴い全線で徐行運転を実施したことによる運転休止	—
	強風により架線にビニールが付着したことによる遅延	—
	ブレーキ関連機器の不具合による運転休止	令和6～8年度にかけて当該機器の更新を実施
	南海トラフ地震臨時情報発表に伴い全線で徐行運転を実施したことによる運転休止	—
	強風により車両のパンタグラフにビニールが付着したことによる運転休止	—
	強風により架線に飛来物が付着したことによる運転休止	—

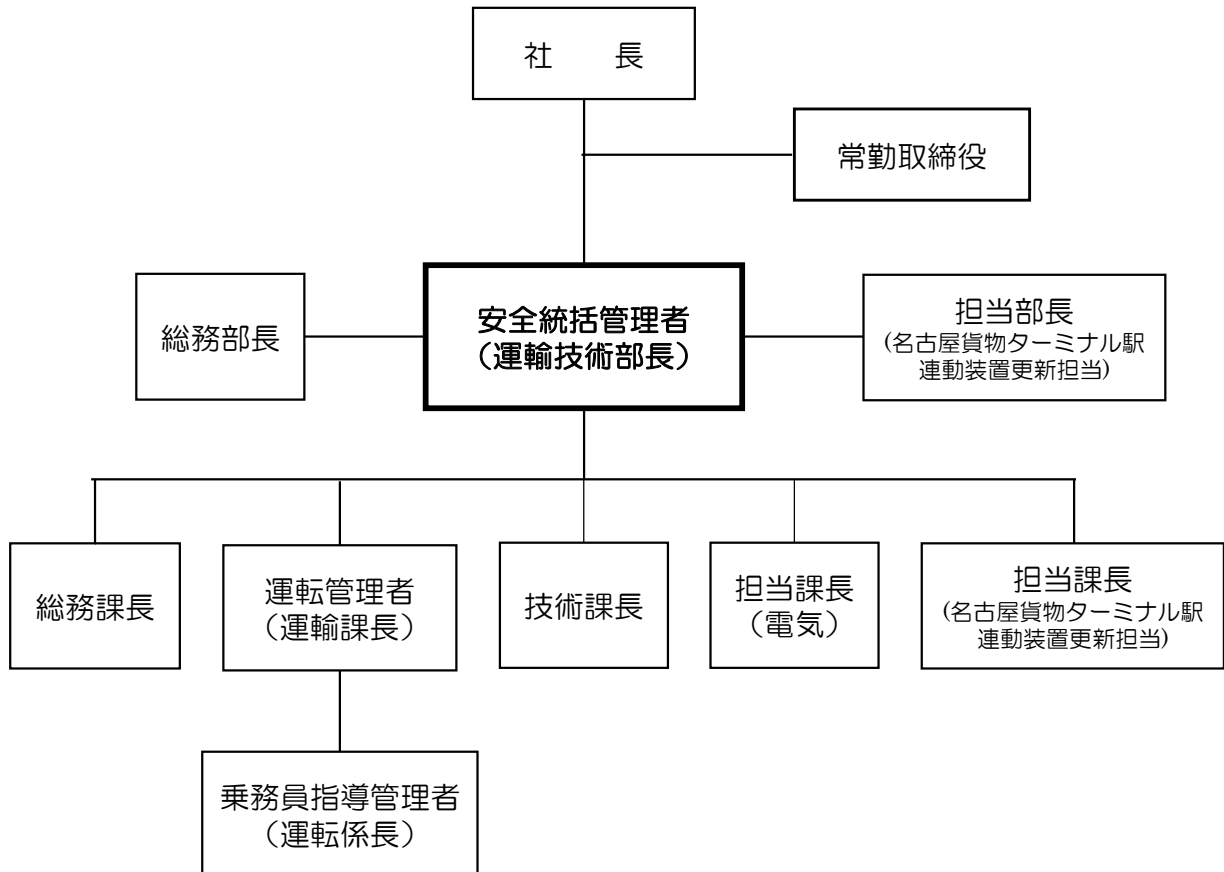
【注】

- ・鉄道運転事故とは、省令に定められた列車衝突事故、列車脱線事故、鉄道人身障害事故等をいいます。
- ・輸送障害とは、列車の運転を休止したもの、または30分以上の遅延を生じたものをいいます。
- ・電気事故とは、省令に定められた感電死傷事故、電気火災事故、感電外死傷事故、供給支障事故をいいます。
- ・インシデントとは、鉄道運転事故が発生するおそれがあると認められる、省令で定める事態をいいます。

3 安全管理体制

3-1 安全管理の体制

当社では社長をトップとする安全管理の体制を構築、運用しています。
この体制において、安全統括管理者、運転管理者がそれぞれの責務を明確にした上で、安全確保のための役割を担っています。



主な管理者の役割

主な管理者の役割	
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 (運輸技術部長)	輸送の安全の確保に関する業務を統括する
運転管理者 (運輸課長)	運転及び車両に関する事項を統括する
乗務員指導管理者 (運転係長)	運転士の資質の保持に関する事項を管理する
総務部長	輸送の安全の確保に必要な要員、設備投資及び財務に関する事項を統括する
総務課長	内部監査及び事故防止に係わる施策と資金計画を統括する
技術課長	輸送の安全確保に支障を及ぼすおそれのないように施設を維持管理する

3-2 鉄道安全推進委員会の開催

安全性の向上と事故防止のための効果的な対策・推進を図ることを目的に、安全統括管理者を委員長とし、社長、担当役員および各部課長等が出席する「鉄道安全推進委員会」を毎月開催しています。会議の冒頭では、全員で安全綱領（基本理念）を唱和し、安全最優先の重要性について意識統一を図っています。会議では、運転事故や労働災害の防止に向けた当該年度の重点実施事項を決定するほか、安全に関する問題や課題への対応状況の確認、労働災害事故・ヒヤリハット事例の共有、他社で発生した事象の情報展開等を行い、必要な対応策の検討を組織横断的にを行っています。



安全綱領（基本理念）

安全の確保は輸送の生命である
規程の遵守は安全の基礎である
執務の厳正は安全の要件である

3-3 安全管理体制に対する内部監査の実施

運輸安全マネジメント内部監査規程に基づき、経営管理部門及び現業実施部門の双方に対し、運輸の安全に関する内部監査を実施しています。

社長、安全統括管理者、関係役員、関係課長、現業責任者等へのヒアリングを実施し、必要な規程の整備、教育訓練及び検査の実施状況等の監査を行い、安全管理体制が確実に機能していることを確認しています。

また、運輸安全マネジメント内部監査員の養成研修を受講させ、社員育成に努めています。



3-4 安全輸送期間の設定

不慣れなお客さまのご利用が多くなるゴールデンウィーク、夏季及び年末年始を「安全輸送期間」に設定しています。

期間中は、一層の安全輸送を確保するため、各部門で安全に関する取り組み事項を定め実施しています。

なお、当該期間に社長をはじめ会社幹部が直接、現場部門を点検し、取り組み状況を把握するとともに、安全確保の指示を行っています。



3-5 意見交換会の実施

現場部門と経営管理部門のコミュニケーションを促進し、気兼ねなく安全に対する意見交換を行う場として実施しています。

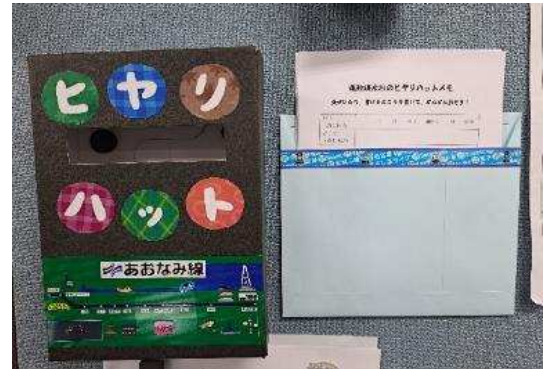
双方の考え方を共有し、社員一丸となって安全輸送を目指しています。



3-6 ヒヤリハット情報の活用

日常業務においてヒヤリ・ハットした体験を社員から収集し、その貴重な情報を分析・整理をして、事故防止対策に役立てています。

また、その結果を鉄道安全推進委員会に報告し、全社員に周知しています。



4 安全教育・各種訓練

社員の知識・技能の維持・向上を図り輸送の安全を確保するため、年間で計画を定め、管理部門及び現業部門で安全教育・各種訓練等を実施しています。

4-1 安全教育

① 社員への教育・訓練の実施

運転業務等に従事する社員に対し、教育・訓練の年間計画に基づき、定期的な教育・訓練を実施しているほか、新たに運転業務等に配属される社員には、運転や輸送の安全に関する研修を実施しています。

また、現場長等に昇任した社員に対し、社員の指導方法・リスク対応等基本スキルの研修を実施しています。

さらに、駅助役は、指導者能力及び業務知識の向上を目的に助役スキルアップ研修を実施しています。

② 新入社員に対する安全教育

入社後約2週間かけて実施する新入社員研修では、「鉄道マンとして何より安全を最優先して判断、行動する意識の醸成」を目的として、全系統の新入社員に対し安全に関する講話のほか、感電事故防止・触車事故防止等の労働災害事故防止、救命講習等の安全教育を行っています。

③ 事故事例集の展開

四半期ごとに、自社・他社を問わずに過去の鉄道事故を取り上げ、自身・自社に置き換えて考える事で、日頃の業務に対する気づきや振り返りを行う機会とする取り組みを行っています。

④ 危険予知訓練（KYT）研修

危険予知に対する理解度の向上及び危険予知スキルの向上による労働災害の防止のため「かもしれない」という意識の醸成を目的に、危険予知活動の基礎を学ぶ研修を実施しています。この研修を活かし、設備等の保守業務においては、作業開始前に危険要因を共有化し、労働災害防止意識を喚起するためSKY（ショート危険予知）を実施しています。

⑤ 現地責任者講習会

鉄道事故等が発生した場合に、安全に復旧作業を行うことを目的として、関係者との情報共有を円滑に行えるよう現地責任者の指定・役割、触車事故防止及び感電事故防止について講習会を実施しています。

■4-2 各種訓練

① 保守用車救援訓練（6月）

保守用車（線路等のメンテナンスに使用する車両）が作業中に故障し走行できなくなったときに、列車運行への影響を最小限にするため、営業用車両を連結して故障した保守用車を車庫までけん引する訓練を実施しています。



② 荒子駅折返し運転訓練（7月）

災害等の影響により名古屋～荒子駅間で運転を見合わせる場合を想定し、荒子～金城ふ頭駅間の運転を確保するための荒子駅折返し運転訓練を実施しています。

③ 脱線復旧訓練（10月）

災害や事故により列車が脱線した際に、車両をレールに戻すための脱線復旧機材を取り扱う訓練を実施しています。



④ 車両疎開訓練（11月）

高潮等の影響により潮風車庫が冠水し、留置している車両が水に浸かることを防ぐために、事前に高架の線路上に疎開させる訓練を実施しています。

⑤ 駅構内における不審者・不審物対応訓練（11月）

不審者・不審物への対応能力向上を目的として、鉄道を標的とした対テロ訓練を実施しています。

令和6年度は、警察と合同で、営業中の名古屋駅構内で刃物を所持した不審者への対応を想定し、関係箇所との連携・対応方法の訓練及び防護盾の取り扱い訓練を実施しました。



⑥ 防災訓練(災害対策本部設置・初動対応訓練)（12月）

災害や事故発生時に迅速かつ効果的な対応を行うため、対策本部を設置し情報収集の方法や初動体制を確認するための訓練を実施しています。

令和6年度は、南海トラフ地震臨時情報が発表された想定で机上訓練を実施しました。



⑦ その他異常時対応訓練

異常時に備え、転てつ器が故障したときに行う転てつ器鎖錠取扱い訓練、作業者が列車を緊急に停止させるときに使用する携帯用特殊信号発光器の取扱い訓練、レール折損時の応急復旧訓練、線路設備等の点検に用いるアルミカート取扱い訓練及び大規模地震発生時に社員の状況確認や初動体制を確保するための安否確認訓練を実施しています。



5 安全輸送を支える設備等

5-1 駅・車内の安全

① 可動式ホーム柵・ホームドア

平成16年の開業より、プラットホームからの転落を未然に防ぐため、全駅に可動式ホーム柵・ホームドア（金城ふ頭駅）を設置しています。

車両と可動式ホーム柵・ホームドアの間には、人や障害物があることを確実に検知するためのセンサーを装備しています。



ホームドア



可動式ホーム柵

② インターホン

お客さまが不審者・不審物を発見したとき等の緊急時に、ホームから指令室に通報できるインターホンを設置しています。

③ 車内非常通報装置

車内で急病人が発生した場合等の緊急事態に、運転士と通話ができる車内非常通報装置を1両に2箇所ずつ設置しています。



インターホン



車内非常通報装置

④ AED（自動体外式除細動器）

駅や車内で心室細動を発症されたお客さまへ、有効な応急処置を行うため、全駅の改札口付近に設置しています。



5-2 運転・施設の安全

① A T S（自動列車停止装置）

列車が停止信号までに止まらない場合、分岐器やカーブの制限速度を超えてしまう場合等に列車を自動的に停止させる装置です。安全性の高いA T S－P型を全線に導入しています。

② E B装置（緊急列車停止装置）

列車走行中に運転士が何らかの理由により列車の運転操作ができなくなった場合、列車の安全確保のために緊急に自動停止させる装置です。

運転士が機器操作を30秒間行わなかった場合、運転士に対しブザー、表示灯で警報を発し、その後も操作されないと非常ブレーキが動作し列車を停止させます。

③ T A S C装置（列車自動定位置停止支援装置） 及びホームドア連動装置

T A S C装置は、駅の決められた停止位置に列車が停止するように、自動でブレーキをかける装置です。

ホームドア連動装置は、車両のドアと可動式ホーム柵等のドアを連動させ、決められた停止位置でホームがある側のドアのみ開くようにする装置です。



④ 運転士の保護メガネ（偏光サングラス）

日中の前方確認時における視認性の向上及び運転士の疲労軽減を図り、より安全に列車の運転操作を行えるように保護メガネ（偏光サングラス）を導入しました。



5-3 検査と整備

① 車両保守

法令に基づき列車検査（10日を超えない期間に点検）、状態・機能検査（3月を超えない期間に点検）重要部検査（4年または走行距離が60万キロメートルを超えない期間に点検）、全般検査（8年を超えない期間に点検）を実施しています。

また、車輪の摩耗を修正する車輪削正も実施しています。



② 鉄道施設保守（電気）

電力及び信号通信設備の点検は、法令に基づき制定した社内規程で定められた周期・基準により実施しています。

また、装置の機能を維持するためのオーバーホールや部品取替を実施しています。



③ 鉄道施設保守（保線・施設）

線路設備や構造物の保守は、法令に基づき制定した社内規程に定められた周期・基準により実施しており、設備の状況にあわせて補修を行います。

また、レールが摩耗し、交換が必要となった場合は最終列車から次の日の始発列車までの間の夜間作業にてレール交換を行っています。令和6年度は、延べ698.6メートルを交換しました。



6 安全への設備投資等

経年が進む車両・施設・設備について、中期経営計画に基づき、関係する機器の更新を計画的に実施しています。

① 可動式ホーム柵更新

開業時から使用している可動式ホーム柵の更新を実施しました。

更新後の可動式ホーム柵は、人や障害物の検知に3Dセンサーを採用し、扉の一部に強化ガラスを採用した、より安全度の高い可動式ホーム柵になっています。

令和6年度は、名古屋駅、ささしまライブ駅、野跡駅の3駅を更新し、令和4年度より実施していました可動式ホーム柵の更新工事が全て完了しました。



更新した可動式ホーム柵



3Dセンサー

② 耐震補強工事の推進

地震に対する安全性を高め、早期復旧を図るため高架橋の耐震補強工事を進めています。
令和6年度は高架柱9本の耐震補強工事を施工しました。



③ PRC装置（自動進路制御装置）更新

開業から使用していたPRC装置（列車の進路設定をプログラム化して自動で信号機等の現場機器を制御する装置）を更新しました。



更新前



更新後

④ 前部標識灯LED化

従来のHID式前部標識灯より明るく、夜間の運転士による前方視認性の向上や周囲からの列車接近に対する視認性の向上を目的とし、LED式前部標識灯へ更新しました。



7 危機管理の取り組み

7-1 駅構内及び列車内での傷害行為や鉄道テロへの対策

傷害行為や鉄道テロへの対策として、営業線を使用した訓練の実施のほか、防護用品の設置やお客さまへのPR活動等を実施しています。

① 駅構内カメラ

駅構内の状態確認と、異常事態が発生した場合の状況把握のために、全駅に駅構内カメラを設置しています。



② エレベーターかご内カメラ

エレベーター内の状態確認と、異常事態が発生した場合の状況把握のために、全駅のエレベーターかご内にカメラの設置を進めています。



③ 防護盾の配備

駅構内及び列車内での傷害行為や鉄道テロ発生時にお客さまと社員の安全を確保するため、防護盾を配備しています。



④ 不審者・不審物発見時の協力要請

駅構内及び列車内にポスターの掲示を行い、不審者・不審物を発見した場合に速やかに駅係員・運転士までお知らせいただくよう、お客さまにご協力をお願いしています。



■7-2 自然災害への備え

① 警戒状態を検知する仕組み

災害事故を未然に防ぐため、風速警報装置・雨量警報装置・地震計測装置・レール温度検知器を設置しています。

情報は指令室に集約され、各規制値を超えた場合は運転指令員から全列車に対し、一斉に徐行運転（速度を落として運転）または運転中止の指示を行い、安全を確保しています。



② 地震発生時の安全確保

地震発生時に規制値を上回ると、地震計測装置から指令室に警報が表示されます。

当社では、構造物への影響をよりの確に想定できる「計測震度」を規制値として採用し、正確な状況把握と運転再開の指標にしています。

そのほか、運転士に配備している業務用携帯電話で緊急地震速報を受信できるように設定しており、緊急地震速報を受信した場合はただちに列車を停止させお客さまの安全を確保するとともに、迅速に関係箇所と連絡できる体制を整備しています。

※計測震度・・・地震の強さ・揺れの継続時間等から計算される指標のことで、構造物に対して被害の影響度を測るものです。

③ 南海トラフ地震発生時の対応準備

南海トラフ地震を想定した地震防災対策計画と事業継続計画（BCP）を策定し、災害発生に備えています。令和6年度は、南海トラフ地震臨時情報発表時の運転方法及び事業継続計画（BCP）の見直しを実施しました。

※「南海トラフ地震臨時情報」は、南海トラフ沿いで異常な現象が観測された場合や地震発生の可能性が相対的に高まっていると評価された場合等に、気象庁から発表される情報です。

④ 災害対応タイムラインの策定

運輸防災マネジメント指針に沿って、自然災害発生時において各社員の行動指針を示した災害対応タイムラインを策定し、有事に備えています。

⑤ 計画運休についての取扱いを策定

台風や大雪等、事前に災害による影響が想定されるときに、安全確保のため運転を見合わせる計画運休の実施方法や運転再開の判断に関する要領を策定し、有事に備えています。

8 お客さまが利用しやすい鉄道へ

8-1 各種ガイドライン対応への取り組み

① 絵や図形を用いた非常用ドアコック表示

国土交通省が策定した「車内非常用設備等の表示に関するガイドライン」に基づき、列車内で緊急事態が発生し避難が必要なお客さまが車両のドアを手動で開けることができる装置（非常用ドアコック）の表示には、ピクトグラム（絵や図形）を用いたわかりやすいものを採用しています。



② ご利用のお客さまに分かりやすい優先席案内

国土交通省が策定した「公共交通機関の車両等に関する移動等円滑化整備ガイドライン」に基づき、優先席設置箇所の「優先席表示」及び「つり革」は、お客さまからわかりやすい、視認性の高いものを採用しています。また、優先席設置箇所の可動式ホーム柵ドア横にも「優先席表示」を掲出しています。



可動式ホーム柵優先席表示



車内優先席表示



優先席前のつり革

8-2 駅・車両設備への取り組み

① 改札上案内表示装置の更新

各駅の改札口上部にある案内表示装置を更新し、LED表示のものからLCD表示に変更するとともに、お客さまへ列車の走行位置や遅延状況等をお知らせ出来るようにしました。また、日本語のほか、英語・中国語・韓国語・ポルトガル語での多言語表示が可能となりました。



② 車両照明及び駅構内照明のLED化

一般照明用蛍光灯の製造・輸出入が令和9年までに段階的に廃止されることから、蛍光灯式からLEDランプ式に更新しています。蛍光灯式に比べ、明るさが向上し、快適にご利用いただけるようになりました。車両照明のLED化は令和6年度で全て完了し、駅構内照明のLED化は引き続き進めてまいります。

③ 駅トイレのリニューアル

多様なお客さまに快適にご利用いただくため、全ての便器の洋式化や温水洗浄便座の設置及びトイレ内装改修等を実施しました。

令和6年度は港北駅、野跡駅の改修を実施し、全駅の改修が完了しました。



④ 車内案内表示器の多言語対応

多様なお客さまへのわかりやすいご案内を行うため、車両ドア上に設置している車内案内表示器は4か国語（日本語・英語・中国語・ポルトガル語）に対応しています。行先や停車駅のご案内及び各種啓発画面等のご利用に関する情報を表示します。



⑤ こども110番の駅

安全・安心な地域づくりに貢献するとともに、こどもにとってフレンドリーなやさしい駅を目指し、中島駅をこども110番の駅としています。

こどもが助けを求めてきた場合、こどもを保護し、こどもに代わって110番通報を行います。

⑥ 関係各所との連携

国・関係自治体・警察・消防と協力し、交通安全・放置自転車追放等のポスター掲出、案内表示板へのテロップ掲出等広報啓発活動を実施しています。

9 令和7年度以降の主な計画

① エレベーターかご内カメラ設置

昨年度に引き続き、エレベーターかご内のカメラの設置を進めています。令和7年度で全駅のエレベーターに設置完了予定です。

② 電子連動装置更新・CTC装置（列車集中制御装置）更新

信号機や転てつ機等の間に相互関係を持たせ、列車の進路の安全を確保する保安設備である電子連動装置、及びこれらを一か所の指令室で制御し列車運転を指令するCTC装置の更新を進めています。

③ 耐震補強工事

地震に対する安全性を高め早期復旧を図るための高架橋の耐震補強工事を進めています。

④ 車両インバータ制御装置等の更新

開業以来使用している車両の経年を踏まえ、車両インバータ制御装置の更新を進めています。令和7年度に1編成の更新を予定しています。

⑤ 対列車映像伝送装置用カメラの更新

乗降するお客さまの状態を運転台ITVモニターに映すための対列車映像伝送装置用カメラの更新を予定しています。

⑥ 稲永指令電源設備の浸水対策

台風等による浸水被害対策として、電源装置の1階から屋上への移設更新を予定しています。

10 ご利用のお客さまへのお願い

① お身体の不自由なお客さまへのお声かけ

お困りのお客さまを当社社員が見かけた場合は、お声がけを実施しています。

また、ご利用のお客さまにおかれましても、視覚障がいをお持ちの方、車椅子をご利用のお客さま、その他のお困りの方を見かけた場合は、駅係員・運転士までお知らせいただきますようご協力をお願いいたします。

② 可動式ホーム柵の安全な利用について

金城ふ頭駅を除く各駅には可動式ホーム柵を設置していますが、可動式ホーム柵から手や体を出す、線路をのぞき込む等の行為は大変危険ですのでおやめください。

③ エスカレーターの利用について

エスカレーター上を歩行すると、他のお客さまとの接触やエスカレーターの緊急停止時に転倒する可能性があり大変危険です。エスカレーターを利用されるときは、立ち止まり、手すりにおつかまりください。

④ 車両ドア付近でご乗車の方へ

車両ドア付近ではドアが開くときに、指先、衣服及び荷物の端が車両ドアのすき間に引き込まれることがあります。ドアが開くときは、ドアから離れて引き込まれないようにご注意ください。

⑤ 線路に物を落とされたときは

列車に乗り降りされるときに、ホームと車両のすき間に物を落とされたときは、ホームに設置のインターホンで駅係員までお知らせください。お客さまご自身で線路内に降りる行為は大変危険ですのでおやめください。

⑥ 駆け込み乗車はおやめください

ドアが閉まりかけてからの駆け込み乗車は、車両ドアや可動式ホーム柵・ホームドアと衝突する危険があるほか、他のお客さまと衝突する等、お客さまご自身が大きなケガを負われることがありますので大変危険です。無理をせずに次の列車までお待ちください。

⑦ 不審な行為・不審な荷物を見かけられたとき

駅構内や列車内で、不審な行為や不審な荷物を見かけられたときは、駅務員・運転士・警察までお知らせください。ご協力をお願いいたします。

⑧ 社員への迷惑行為について

当社社員への威圧行為や攻撃（肉体的・精神的）、差別的・性的な言動、理由のない補償の要求や謝罪の要求、社員個人が特定できる情報をインターネット・SNS等へ流布する行為等は、当社社員を守るために、悪質な場合は警察・弁護士へ通報・相談のうえ、厳正に対処します。適正なサービス提供のために、ご理解とご協力をお願いいたします。

お客さまのご意見・ご感想をお聞かせください。

この安全報告書は、鉄道事業法第19条の4に基づき、令和6年度末現在における輸送の安全確保に関する取り組みや実態について公表するものです。

ご一読いただき、弊社の「安全への取り組み」について、忌憚のないご意見、ご感想をお聞かせください。

電話による受付

- ・電 話 052-383-0960
- ・受付時間 9:00～17:30（土・日曜日、祝日、年末年始を除く）

ホームページ、FAXからの受付

- ・ホームページ <https://www.aonamiline.co.jp/>
画面最下段の「お問い合わせ」内にある
「お問い合わせフォーム」にて受付
- ・FAX 052-383-0956

（夜間、土日祝日、年末年始に送信いただいた場合、翌営業日以降の対応になります。）

編集・発行

名古屋臨海高速鉄道株式会社



あおなみ線公式オリジナルキャラクター
あお鉄くん