



CSRレポート2012

Corporate Social Responsibility Report 2012

わたしたちが目指すもの

わたしたちは、

進取の精神と誠実な企業活動により社会の発展に貢献し、

人々の信頼を得たいと願います。



近畿日本鉄道株式会社



あべのハルカス

編集方針

○報告内容範囲

当社が企業の社会的責任として取り組んでいる企業活動、安全推進活動、環境保全に関する報告を中心には掲載し、経済活動およびその実績の詳細については開示資料およびホームページに掲載しています。

○作成指針

以下のガイドライン等を参考にしました。

国土交通省鉄道局

「鉄道事業者による安全報告書の作成手引き」

環境省

「環境報告ガイドライン2012年版」

「環境会計ガイドライン2005年版」

日本民営鉄道協会

「民鉄事業会計ガイドライン2008年版」

○数値データ 集計対象期間

2011年4月1日～2012年3月31日

○対象範囲

数値データについては、当社（単体）を対象とし、取り組みについては、グループ会社や、2012年度の取り組みも一部紹介しています。

※可能な限り収集データには精度を求めましたが、一部推計として集計しているものもあります。

○本報告書は鉄道事業法第19条の4に定める安全報告書を兼ねています。

目次

会社概要

トップメッセージ

I. 企業体制

1. わたしたちが目指すものおよび企業行動規範	4
2. コンプライアンス	4
3. リスクマネジメント	6
4. コーポレートガバナンス／内部統制	7
5. 人材活用	8
6. 近鉄グループ経営計画（2010年度～2014年度）	9

II. 事業紹介

1. 鉄道事業	11
（1）サービスのご案内	11
（2）車両の紹介	13
（3）保守・点検の取り組み	15
2. 不動産事業	17
3. 流通事業	17
4. ホテル事業	18
5. 観光・レジャー事業	18
6. スポーツ事業	19
7. 文化事業	19
8. 近鉄グループ	20
特集 あべのハルカス	21

III. お客様・地域とのコミュニケーション

1. よりよいサービス提供のために	23
2. お客様への情報発信	24
3. お客様・地域社会とのコミュニケーション	25
4. 株主・投資家のため	26

IV. 安全報告

1. 輸送の安全確保に関する基本的な考え方	27
2. 安全管理体制と方法	28
3. 事故・障害に対する報告	29
4. 安全への取り組み	30
5. お客様・沿線の皆様へのお願い	36

V. 環境報告

1. 環境理念および環境方針等	37
2. 外部認証・表彰等	38
3. 環境負荷低減の目標・実績	38
4. 省エネルギー・省CO ₂ の取り組み	41
5. 資源・廃棄物の有効利用	43
6. 環境関連法規への対応	44
7. 生物多様性に関する取り組み	44
8. 環境啓蒙活動	45
特集 近鉄ライナーズのCSR活動	46

IV. 安全報告

当社は「お客様の安全を最優先します」という意識のもと、より安全・安心な鉄道を目指して、ソフト面・ハード面で様々な取り組みを実施しています。

1. 輸送の安全確保に関する基本的な考え方

「安全最優先の意識」の徹底

当社では企業活動の基本となる「企業行動規範」において、「お客様の安全を最優先します」と定めています。更に鉄道だけでなく、全ての事業活動において、役員、社員の一人ひとりが安全に対する意識を高く持ち、それぞれの業務に取り組むため、2006年7月に「安全方針」を制定しました。

安全方針

当社が事業を行ううえで、第一にお客様の安全を考えるという強い意志を改めて示すとともに、無事故を目指して行動すべき項目を定めています。

安全方針

お客様や地域の皆様の安全・安心を確保し、信頼される企業として社会の発展に貢献していきます。

近畿グループでは、本方針を達成すべく、以下の各項目を念頭に、4つのコア事業（鉄道、不動産、流通、ホテル・レジャー）を中心に各事業において安全性向上に積極的に取り組んでまいります。

1.事業活動においては、お客様の安全確保を第一に考えます。

2.安全確保のため、日頃から危険要素の排除に努めます。

3.常に安全意識を高く持ち、社会の変化に対応しつつ確固とした体制を目指します。

4.万が一事故・災害が発生した場合には、お客様の救護を最優先に行い、他の機関と連携協力を密にし、被害の拡大防止、適切な情報開示、早期復旧に全力を挙げます。

5.安全に関する教育、訓練、研修等を適時適切に実施します。

安全目標（鉄道事業本部）

「企業行動規範」「安全方針」に基づき、安全最優先の原則と関係法令等の遵守を社内組織全体に徹底します。

お客様の安全を確実なものにするため、

- ・当社責任によるお客様の死傷事故を発生させない。
- ・踏切障害事故などの鉄道運転事故を削減する。

ことを目標として努力してまいります。

安全重点施策（鉄道事業本部）2012年度

<予防>

◆さらなる安全を目指して

①「事故の芽」情報等を活用した事故防止対策の推進

- ・運行安全ヒヤリ・ハット、社員の気付き、輸送障害の再確認と対策の実施（安全の棚卸し）

②教育の充実

- ・CAI（コンピュータ支援教育）教材の作成とCAI教室の導入
- ・安全管理体制に関する教育の充実

③安全投資の推進

- ・立体交差化工事の推進
奈良線八戸ノ里・瓢箪山間連続立体交差化工事
名古屋線川原町駅付近連続立体交差化工事
名古屋線伏屋駅付近立体交差化工事
- ・耐震補強工事の推進
- ・新型ATS整備の推進
- ・非常通報装置の整備の推進

<対処>

◆事故・災害発生に備えて

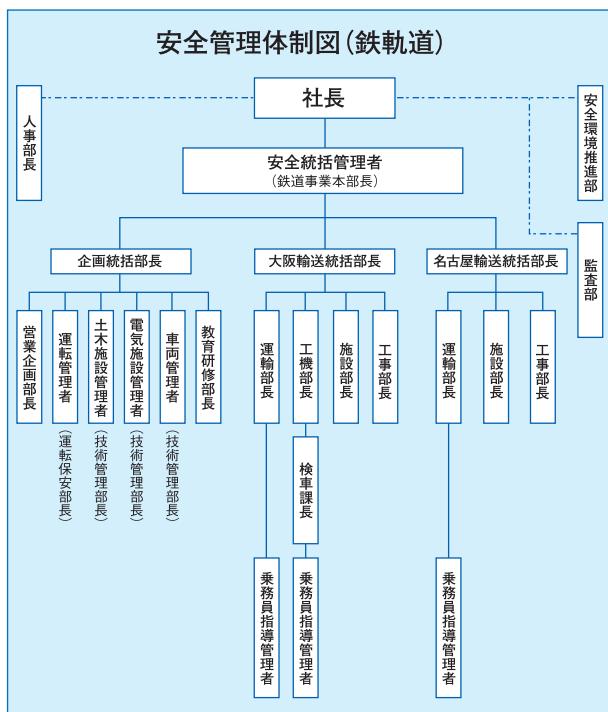
①異例事態に対応できる能力の向上

- ・異例事態対応訓練の拡充
- ・大規模災害への備えの検証と対応の強化
- ・事業継続計画（BCP）の策定

2. 安全管理体制と方法

安全管理体制

2006年10月に鉄道事業法等の一部を改正する法律の施行に伴い、輸送の安全の向上を目的として、安全管理規程を制定しました。同規程では、輸送の安全を確保するための基本方針を示すとともに、鉄道および索道の安全を統括する安全統括管理者を定め、鉄道・索道事業の各分野における安全の確保に関する責任者の役割、権限などを定めています。



安全管理方法

当社では、安全を確保するために様々な社内制度を設けており、各分野において安全性向上のための方針の決定や取り組みの審議を行っています。

①各種委員会の開催

「安全推進委員会」を開催して、安全方針に基づく「安全重点施策」等の見直しを図っております。また、「事故・災害防止対策委員会」では、事故・自然災害などに関する事項を総合的に審議して、有効適切な対策を検討しています。なお、両委員会は隨時開催しています。

②現業職場巡視

社長をはじめ、安全統括管理者（鉄道事業本部長）は毎月、および鉄道部門管理職などは適時、鉄道の安全を支える現場を巡視し、現場の取り組み状況を確認するとともに、輸送の安全の確保などについて意見交換を行い、安全管理の確認を行っています。



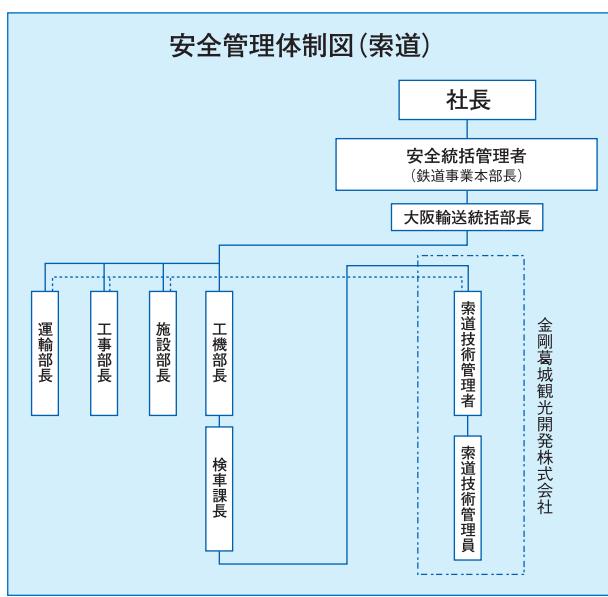
現業職場巡視

③事故、「事故の芽」情報の活用

実際に発生した事故の原因調査や再発防止対策の樹立のほか、事故に繋がる恐れのあるインシデントや輸送障害の原因や対策を情報共有するとともに、社員が体験した「運行安全ヒヤリ・ハット」や「社員の気付き」などを集めるしくみを職場に導入し、「事故の芽」の抽出に努めています。さらに、抽出した「事故の芽」情報の具体的な事象を共有化し、教育教材として使用したり、分析結果を設備投資計画に反映することにより、事故の発生防止に努めています。

④内部監査の実施

運輸安全マネジメントの一環として、各職場（経営中枢、経営管理部門、事業実施部門、現業職場）の内部監査を実施し、意見を聞くことを通じて継続的な安全性の向上を図っています。

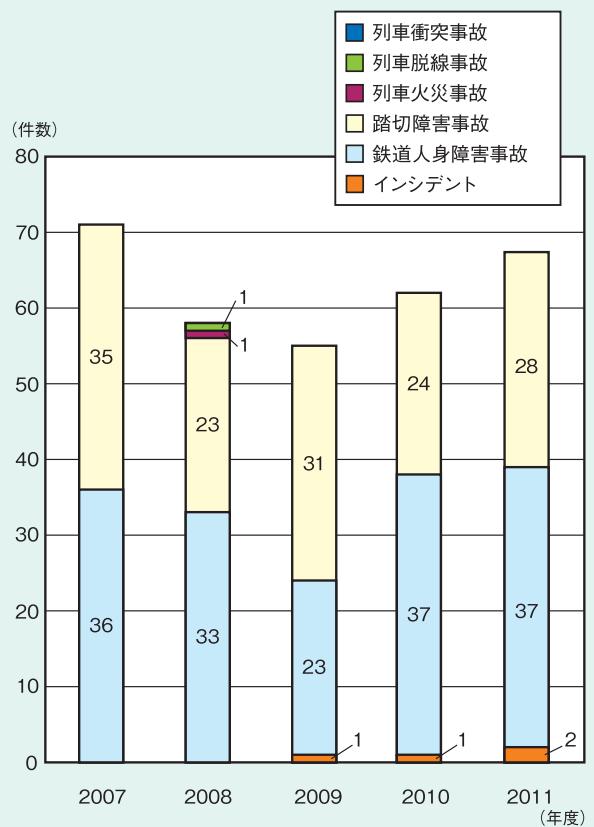


3. 事故・障害に対する報告

2011年度に発生した鉄道および索道の事故等については、鉄道運転事故は65件（踏切障害事故28件、鉄道人身障害事故37件）、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）は27件、インシデント（鉄道事故等が発生するおそれのある事態）は2件ありましたが、索道運転事故は発生していません。

鉄道運転事故等

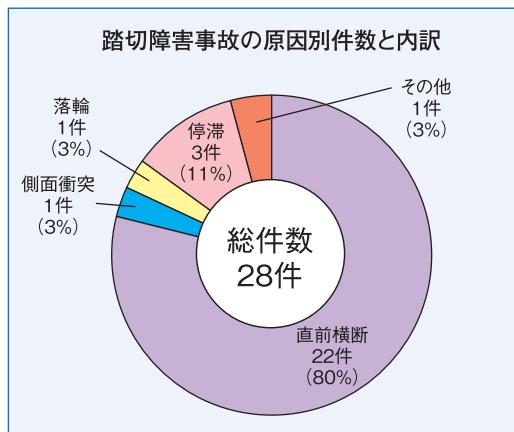
最近5年間の鉄道運転事故等件数の推移



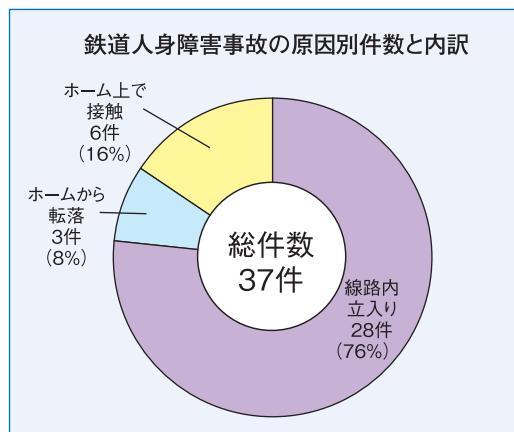
運輸安全マネジメント社内表彰

事故の未然防止に顕著な効果が認められる「事故の芽」情報（運行安全ヒヤリ・ハット、社員の気付き）を報告、または「事故の芽」情報に基づく事故防止対策に尽力し、輸送の安全確保に顕著な貢献があったと認められる社員または職場に対して、表彰を実施し、輸送の安全の確保に関する報告の充実を図り、お客様の安全最優先の原則を社内に醸成しています。

2011年度に発生した踏切障害事故および鉄道人身障害事故の原因別件数を以下に示します。

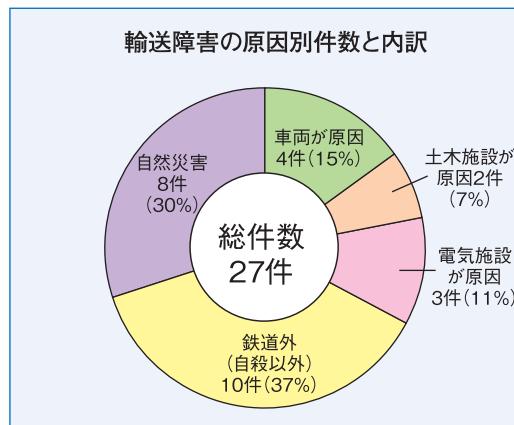


停滞…踏切道において、交通渋滞、自動車等の運転操作の誤り、自動車等の故障（落輪、エンストを除く）により、踏切道から進退が不可能になったため列車等と衝突したものをおいいます。



輸送障害

2011年度に発生した輸送障害の原因別件数を以下に示します。



索道運転事故等

当社の葛城索道線（ロープウェイ）で最近5年間、索道運転事故等は発生していません。

4. 安全への取り組み

駅における安全対策

①ホームからの転落防止対策

内方線付き点状ブロック

ホームの縁端を警告する「黄色い線」(点状ブロック)は全駅整備済みですが、さらにホームの内外方を判別するための内方線の整備を進めています。2011年度末までに55駅を整備しました。今後、利用者1万人以上の駅を中心に順次整備していく予定です。



足下灯

電車とホームの間が大きく空いている箇所では、足下を照らして、お客様に注意していただくよう蛍光灯やLED灯を設置しています。



車両連結部の転落防止用外幌等

お客様が、ホームと車両連結部の隙間から転落するのを防止するため、車両連結部分へ転落防止用外幌の取り付けを進めており、2012年度末に全車取り付けが完了する予定です。

また、一部の運転台のある車両では車両連結部において案内音声を流し、注意喚起を図っています。



転落防止用外幌

②ホーム下転落時における事故防止対策

非常通報装置

ホームにおいて、列車の進出または進入時に、お客様が線路へ転落するなど、不測の事態が発生した場合、ホームに設置した非常通報ボタンを押して乗務員に異常を知らせるものです。列車との接触事故を少なくする目的で、2011年度末までに113駅に設置しました。今後も順次設置を進める予定です。



非常通報ボタン

ホームステップ・ホーム下の待避スペース

ホームにおいて、お客様が線路に転落した場合の安全対策として、ホーム下の待避スペースの確保、あるいはホームに昇るステップの設置を整備対象駅となる116駅に実施しました。



ホームステップ



ホーム下待避スペース

転落検知マット

お客様が誤って列車とホームの間に転落した場合に、ホーム下に敷設したマットで感知し、乗務員に異常を知らせる装置で、列車が在線していない時も動作します。列車とホームの間が広く空いている箇所に、2011年度末までに2駅に設置しました。



転落検知マット

テロ対策

防犯カメラの設置

不審者対策として、主要駅に防犯カメラを設置しています。なお、このカメラは駅事務室にて映像を録画しています。



防犯カメラ

不審物発見時のご協力お願いポスターおよび放送

駅構内や列車内において、不審物の発見等に関する協力依頼ポスターの掲示や放送などを実施し、お客様へご協力をお願いしています。



不審物発見時のご協力お願いポスター

踏切道における安全対策

当社では、関係自治体と協力して立体交差化や踏切道の統廃合等によって、踏切の解消に努めています。その結果、1970年には1953箇所あった踏切道は、2012年3月では1370箇所までに減少しています。また、踏切道内での異常を知らせる踏切支障報知装置の設置もあわせて進めています。

踏切道解消の推進

現在、立体交差化工事施工中の区間は、奈良線八戸ノ里・瓢箪山間、名古屋線川原町駅付近と名古屋線伏屋駅付近であり、完成後に廃止される踏切道はそれぞれ9箇所、5箇所、3箇所です。



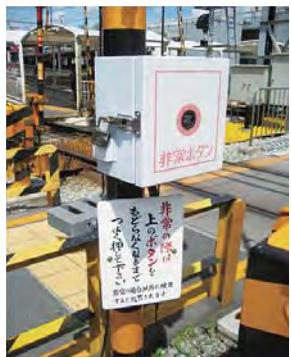
奈良線八戸ノ里・瓢箪山間連続立体交差化工事（若江岩田～河内花園間）

踏切支障報知装置の設置

踏切事故を防止するため、踏切道内に侵入した自動車などを列車に報知するために、踏切障害物検知装置や押ボタン式踏切支障報知装置を設置して運転保安度の向上を図っています。



踏切障害物検知装置



押ボタン式踏切支障報知装置
非常ボタン

列車運行における安全対策

ATS (自動列車停止装置)・ ATC (自動列車制御装置) の導入

運転保安度の向上を図るため、当社独自のATSをけいはんな線を除く全線に、ATCを大阪市営地下鉄との相互直通運転に合わせけいはんな線に使用しています。

ATSとは軌道間に設置した地上子から車両に取り付けた車上子に制限速度の情報を伝達して、速度超過の場合に自動的に列車を停止させる装置です。

ATCとは走行レールに連続的に制限速度の情報を流して車両に取り付けた受電器で受け、速度超過の場合に列車を自動的に減速、停止させる装置です。

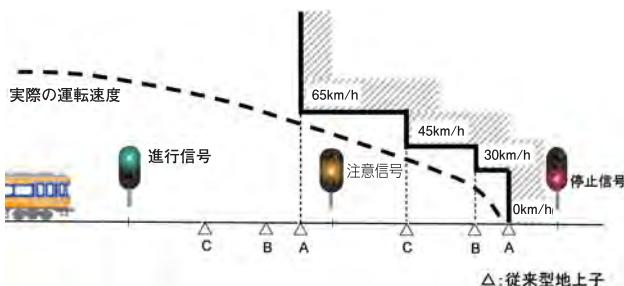
信号機と連動するATS以外にも、急曲線区間、分岐器など速度の制限が必要な箇所に速度制限用、上り急勾配の駅に停車する列車の後退を防ぐ後退防止用、踏切に接近した駅に駅停車列車用、終端駅には終点用、待避・入換線のある駅などには誤出発防護用と用途にわけて様々なATSを設置しています。

なお、従来型ATSの機能に加え、2006年度から曲線、分岐、駅接近踏切道等の線路条件に応じて速度制限を行う新型ATSシステム（トランスポンダ式ATS）導入工事を実施しており、ほとんどの路線で運用しています。当システムは、駅間最高速度を超えないように速度制限するとともに、地上設備の設置地点から制限区間の終端部まで連続的に速度制限する保安度の高いシステムで、今後も順次整備を進めて参ります。

従来型ATSの概要

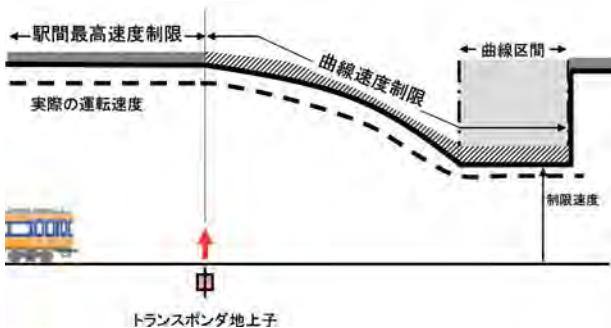
車上装置は従来型地上子からの制限速度情報を受け取るとこれを記憶し、連続的に列車の速度を監視します。列車の速度が照査速度を超えると直ちに非常制動が自動的に動作します。

信号現示と制限速度の関係は下図のとおりです。



トランスポンダ式ATSの概要

トランスポンダ地上子からの速度制限情報を車上装置が受信し、速度照査パターンを発生させ、駅間最高速度を含め、速度制限終端部まで連続的に列車の速度を監視します。列車の速度が速度制限パターンを超えると直ちに非常制動が自動的に動作します。また、従来型地上子に加えトランスポンダ地上子の情報を受信できる一体型車上子を開発しました。



列車運行管理システム

運転指令業務の近代化と信号扱いの自動化を目的とした列車運行管理システムを導入し、現在は、ほとんどの線区で運用しています。このシステムでは、列車運行状況の監視・ダイヤ管理・運転整理のほか、各駅の進路制御・案内制御などを行っています。このほか、生駒線、田原本線、内部線、八王子線においては、PTC（プログラム式列車運行制御装置）方式やARC（自動進路設定装置）方式により運行管理を行っています。



名古屋運転指令所

運転士支援システム

GPS技術を利用して列車の位置特定を行い、その位置情報により音声や発光表示等の方法で運転士に対し運転支援（注意喚起）を行う運転士支援システムを、当社ならびに近鉄車両エンジニアリング（株）が共同開発し、2008年3月に導入しました。これは、小型ゲーム機程度の大きさの端末装置を運転士が携帯し、担当する列車の運転席に着脱するものです。



運転士支援システム (GPS Train Navi)

降雨対策

雨量システム

法面災害発生のおそれがある区間では、降雨量に応じた列車の運転規制を行っています。このため、当社では沿線各地に雨量計を設置し、降雨量を計測して規制値を超えたときにはアラームにより係員に知らせるシステムを導入しています。

強風対策

風向風速計

強風時に列車の運行規制を行う際の参考として、風向および風速を計測する装置で、発信器は、駅、橋梁、高架区間などの強風区間に設置しています。

当社では、風速が毎秒25メートル（一部線区では15メートル）程度となった場合は列車の出発を見合せ、通過列車は停止させる処置をとります。



風向風速監視システム画面



発信器

火災対策

列車に火災が発生した場合

列車乗務員は、走行中の列車に火災が発生した時は、直ちにパンタグラフを降下し地形を考慮（トンネル内、橋の上等は避ける）して停止し、お客様を火災発生車両以外の安全な車両に移動していただくなどの安全を図り、速やかに消火にあたります。

また、列車火災がトンネル内や地下線内で発生した時は、その区間を脱出するか、駅に到着することに努めます。この場合、送電の停止などでやむを得ずトンネル内や地下線内で停止すると判断した時は、お客様の避難誘導に最も安全な場所を選んで停止し、安全な場所への避難誘導に努めます。

地下駅における火災対策

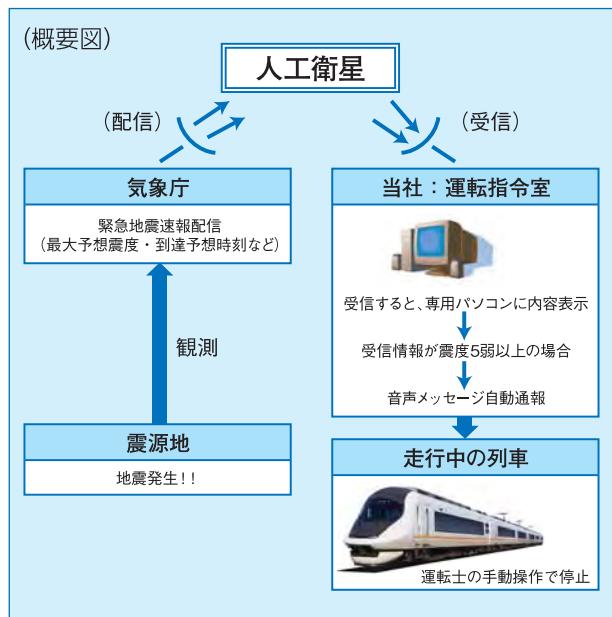
1975年に制定された「地下鉄道の火災対策の基準」に対しても、対象となる5駅いずれも基準に適合しています。また、2005年に「地下鉄道の火災対策の基準」に対する新基準が示されました。現在この基準に基づき、自家用発電機、階段防火区画等の整備をすすめており、2014年度に完了する予定です。

地震・津波対策

緊急地震速報システム

地震が発生した場合、気象庁の地震観測網から得られた地震発生情報を即座に走行中の列車に伝達する「緊急地震速報システム」を導入しています。

このシステムは、地震の大きな揺れが到達する数秒～数十分前に気象庁より配信される緊急地震速報データ（大きな揺れが到達するまでの時間や規模等の情報）を運転指令室において受信し、走行中の列車に対して音声メッセージを自動的に通報することにより、被害の最小化を図るものであります。



地震計システム

地震発生時、走行中の列車に対して的確な指示を行うため、鉄道沿線の14箇所に設置した地震計の震度情報を上本町、東生駒、天王寺、名古屋の各運転指令所で必要とする箇所の情報を収集し、地震警報表示盤で表示および警報を鳴動させます。この情報をもとに、震度5弱以上の地震が発生したときは自動的に指令無線により運転指令者から走行中の列車に対して停止指令を通報できるよう地震情報通報装置も設置しています。なお、気象庁の震度発表後はそれにより運転規制を行います。



高架橋および駅舎の安全性向上

国土交通省の通達に基づき、高架橋の柱に鋼板を巻くなど、継続的に耐震補強工事を実施しているほか、計画的に駅舎等の耐震補強工事も実施しています。

高架橋柱耐震補強
(鋼板巻立て)



駅舎耐震補強（プレース）



地震対応マニュアル

2005年に東海地震の強化区域に当社沿線が含まれ、指定公共交通機関の指名を受けるのに先行して、愛知・三重・岐阜県内の路線を対象に地震対応マニュアルを整備し、2007年に鉄道全線を対象に拡充しました。

東海地震防災対策強化地域

国は、東海地震が発生した場合に、著しい被害が生ずるおそれのある地域を地震防災対策強化地域に指定しています。この強化地域は、震度6弱以上になると予想される地域、地震発生から20分以内に津波のおそれがあると予想される地域です。

（当社沿線の強化地域）名古屋市、蟹江町、愛西市、弥富市、桑名市、伊勢市、鳥羽市、志摩市

（当社路線の強化地域）名古屋から伊勢朝日～益生間の途中、明星～明野間の途中から賢島

東海地震に対する備え

東海地震に関する警戒宣言が発令された場合、強化地域内の駅はお客様を公共避難場所へご案内した後、駅係員も避難します。また強化地域内を運転中の列車は最寄り駅まで運転しお客様の避難誘導を行い、その後定められた駅まで列車を回送して運転休止とし乗務員も避難します。

地震・津波対策マニュアル

東海地震、東南海・南海地震の防災に関する法律を受け、東海地震に係る地震防災応急計画および東南海・南海地震防災対策計画を制定しているほか、異例事態対応マニュアル、社員の地震対応マニュアル、地震発生時の取扱い規則、津波に対する取扱い規則などがあり、万一の場合のお客様および社員の安全確保に万全を期しています。

東海地区における津波対策

当社では、東日本大震災を受け、津波の想定を見直し、三重県・愛知県内の路線では避難場所を再検証しました。

三重県・愛知県内の路線では、津波が襲来した場合、お客様と当社係員を津波被害から守るために、自治体が作成した津波浸水予測図等を参考に、「緊急避難場所案内地図」を作成し乗務員等へ配布しています。

この地図には、公共避難場所および当社が定めた緊急避難場所、それぞれの避難場所の標高、避難場所への経路を記載しております。



賢島駅周辺避難地図

関西地区における津波対策

当社線では、地下線のうち大阪難波駅～近鉄日本橋駅付近までが浸水することを想定して、列車や駅からの避難計画を策定しています。本計画では、地上や地下で接続するビルに誘導します。



事故災害復旧鉄道訓練

事故・災害に対する緊急時対応訓練

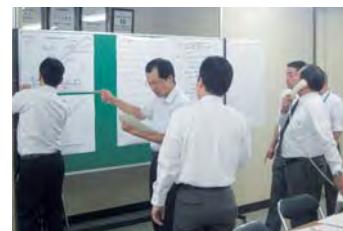
当社では、緊急時に対応するため、異例時対応訓練、事故・災害総合訓練、防災訓練の3種類の訓練を毎年実施しています。

異例事態対応訓練

大規模災害発生の際、全社体制で情報を的確かつ迅速に伝達し、適切な初動体制を構築することを目的として、2011年10月「日曜日の夜間に東海・東南海・南海地震の同時発生」を想定した、異例事態対応の情報伝達訓練を実施しました。



異例事態対策本部（本社）



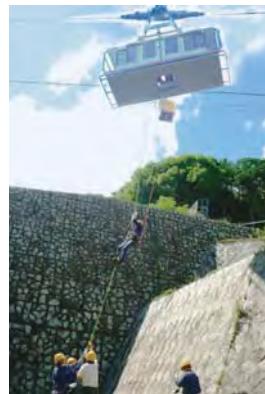
現地対策本部（四日市）

事故・災害総合訓練

社内の各部門はじめ地元の警察署、消防署と協力して、事故発生からお客様の救出、迅速な復旧作業、運転再開に至るまでの一連の訓練を行い、万が一の事故や災害に備えています。

2011年10月に愛知県海部郡の富吉車庫において、「大地震による列車脱線事故」を、また、同年12月に奈良県吉野郡の六田車庫において、「大雨による列車脱線事故」をそれぞれ想定して訓練を実施しました。

同年6月に葛城索道線において、搬器からの救助訓練を実施しました。



葛城山ロープウェイ救助訓練

防災訓練

毎年駅などにおいて、防災訓練を実施しています。

2011年11月、近鉄名古屋駅構内において、「特急列車内で何者かが車内にガソリンをまいて放火した。」との想定で、2012年3月は、新大宮～近鉄奈良間において、「急行列車内で何者かが車内に液体をまいて放火した。」との想定による地下トンネル内列車火災訓練を実施しました。



駅係員救護隊 (近鉄名古屋駅)



列車からの避難誘導 (近鉄名古屋駅)

社員教育

運転士の養成

当社では、国土交通省指定の「動力車操縦者養成所」において、約9ヵ月におよぶ学科講習および技能講習を行い、運転士の養成を行っています。各講習後は、試験を実施し、合格者を決定しますが、運転士となった後も定期的に「知識」、「技能」、「適性」の確認を行い、運転士としての資質の管理を行っています。

運転士養成学科講習の教材として模擬車両の運転機器操作を体感するシミュレータ装置を西大寺教習所および白塚教習所に導入しています。この装置は、種々の異例時の効果的な模擬体験が可能で、異例時対処能力向上に役立っています。



シミュレータ全体



シミュレータ装置運転台

技術係員対象の夏期講習会の開催

毎年7月から9月にかけて、保線、電気、車両の各係員に対して、安全運行を確保するための知識・技能の向上と、各規程の変更や新システム等を含めた教育を行っています。



技術係員対象の夏期講習会

安全環境推進講演会の開催

毎年、当社の役員、管理・監督職とグループ会社の管理職あわせて約300名を対象に、安全と環境に関する講演会を開催しています。2012年3月には外部講師をお招きし、「JR東日本における地震、津波への取り組み課題」と題してご講演をしていただきました。安全意識高揚の環境づくりと全社員のスキルアップを図るため、今後もこうした講演会を実施していく予定です。



安全環境推進講演会

安全への投資

鉄道安全関連設備の投資として2011年度には134億円を投入し、高架化、踏切保安設備、変電所機器等の更新改良工事、軌道整備、防災対策等様々な安全対策を行っています。2012年度も安全関連設備の投資として170億円を予定しています。

	鉄道事業設備投資	うち、安全関連設備投資
2011年度実績	181億円	134億円
2012年度計画	230億円	170億円

5. お客様・沿線の皆様へのお願い

ホームでのお願い

- ①主要駅には、各所に非常通報ボタンを設置しています。もし、ホームから転落したお客様を認めるなど、何らかの異常を発見したときは、直ちに非常通報ボタンを押してください。
- ②線路の中にものを落としたときは、駅係員にお知らせください。絶対に線路内に立ち入らないでください。
- ③ホームを歩くときは、黄色い線の内側を歩行してください。



非常通報ボタン



ポスター

車内でのお願い

- ①電車は、やむをえず急停車することがあります。座席におすわりになるか、手すり・つり革におつかまりください。
- ②各車両には車内通報装置を設置しています。車内で異常を発見したときは、車内通報押ボタンを押すと乗務員に異常を知らせることができます。また一部の車両では、乗務員と通話する機能がついた通報装置を取り付けております。
- ③ベビーカーをご利用のお客様は、混雑時は他のお客様へのご配慮をお願いいたします。また、走行中はベビーカーが突然動き出したり転倒する恐れがありますので、ストッパーをかけ手を離さないようご注意願います。



車内通報装置



車内通報装置（通話機能付）

踏切でのお願い

- ①警報機が鳴り始めたら、踏切道内に入らないでください。
- ②踏切道内において、車などが停止している等異常を発見したときは、警報機付近にある非常ボタンを強く押してください。異常を列車に知らせるシステムになっています。



押ボタン式踏切支障報知装置

ロープウェイでのお願い

ロープウェイには、緊急の場合や係員に連絡したい場合に使用する無線機を設置しています。緊急の場合は、非常ボタンを押すと係員に異常を知らせることができ、また、通話ボタンを押すと係員と通話ができます。



非常発報装置

近鉄



ミックス
責任ある木質資源を
使用した紙
FSC® C012257



※ユニバーサルフォントを
使用しております。