

安全報告書

平成 29 年度



平成 30 年 8 月

あいの風とやま鉄道株式会社

安全報告書 目次

ご利用のみなさまへ	1
1. 安全の基本方針と安全目標	2
(1) 安全の基本方針	2
(2) 安全目標	2
2. 平成 29 年度 鉄道運転事故及び輸送障害の発生状況	3
(1) 鉄道運転事故（列車衝突、列車火災、列車脱線、踏切障害事故など）	3
(2) 輸送障害（旅客列車に 30 分以上の遅延や運休など）	3
(3) インシデント（事故に至らない兆候事象）	3
(4) 行政指導等	3
3. 安全管理体制と安全管理方法	3
(1) 安全管理体制	3
① 安全管理組織	3
② 各管理者の役割	4
(2) 安全管理方法	4
(3) 内部監査	6
4. 安全重点施策の内容と推移	6
(1) 設備の改修	6
(2) 社員の教育	8
(3) 他組織との合同訓練	9
(4) 自然災害への備え	10
5. 安全対策の実施費用	12
6. ご利用者・沿線の皆様との連携（お願い）	13
(1) 踏切を通られるときのお願い	13
(2) 踏切およびその付近で異常を発見したときのお願い	13
(3) ホームを歩かれるときのお願い	13
(4) 線路内に物を落されたときのお願い	13
(5) 不審物を発見したときのお願い	13
7. 安全報告書へのご意見に対する連絡先	13

ご利用のみなさまへ

日頃より、あいの風とやま鉄道をご利用いただきまして、誠にありがとうございます。

当社は平成 27 年 3 月 14 日、北陸新幹線金沢開業と同時に倶利伽羅～市振間(営業距離 100.1km)の運行を開始し、平成 29 年度は開業 3 年目となりました。この間、鉄道事故の発生もなく、多くのお客様にご利用いただき、皆様方のご理解、ご支援に深く感謝を申し上げます。

当社は小回りの利く利点を活かし、社員一人ひとりが密接に連携し課題解決に努めてまいりました。

また、「ミスや災害はいつか発生する」を肝に銘じ、安全・安定運行を目指し、ルールの実行度把握や設備状態の点検や保守を確実にしない、未然防止に努めております。

鉄道を経営する当社にとって、「安全性の確保」は変わることのない最優先の命題です。私たちは、法令遵守のもと、社員ひとり一人がこのことをしっかり自覚し、「お客様の声」・「社員の声」を聞き、リスクに対する感度を磨くことにより、さらなる安全性の向上に向け、一丸となって取り組んでまいります。

本報告書は、鉄道事業法に基づき、当社における輸送の安全確保の取組みや安全の実態について、自らを振り返るとともにお客様に広くご理解いただくために公表するものです。この報告書に対する皆様のご助言やご意見をお聞かせいただければ幸いに存じます。



あいの風とやま鉄道株式会社
代表取締役社長 日吉 敏幸

1. 安全の基本方針と安全目標

(1) 安全の基本方針

安全を最優先するため、「運転安全規範（あいの風規第10号）」を定めています。

また、安全意識の高揚と具体的行動の実践を図るため、安全に係わる行動指針として「安全綱領」と「具体的行動（安全考動）」を携行し、職場における点呼や会議にて「唱和」しています。

「安全綱領」

- (一) 安全の確保は、輸送の生命である。
- (二) 規程の遵守は、安全の基礎である。
- (三) 執務の厳正は、安全の要件である。

「具体的行動（安全考動）」

1. 私たちは、「基本動作の実行」と「確認の励行」で安全輸送に徹します。
2. 私たちは、「法令」及び「社内規程」を理解し、「遵守」します。
3. 私たちは、「最も安全と認められる考動」で職務を遂行します。

(2) 安全目標

当社は、「安全性の確保を最優先とし…」を社是として掲げ、具体的数値目標を定め取り組みを進め、結果『列車事故（列車衝突・脱線・火災）』『お客様はもとより当社作業にかかわる作業員の死亡事故』の発生は無く、『部内原因における輸送障害件数を6件以下』についても6件と目標を達成しました。

今後も、着実な取り組みを推し進め目標達成を目指します。

- 『列車事故（列車衝突・脱線・火災）「0」』（継続目標）
- 『お客様はもとより当社作業にかかわる作業員の死亡事故「0」』（継続目標）
- 『部内原因における輸送障害件数を「6件以下」』（継続目標）

※ 輸送障害とは、鉄道事故等報告規則に定める、旅客列車に30分以上の遅れや運転休止となった件数です

系統	平成29年度の目標(件)	平成29年度の実績(件)	対目標(達成=○)	平成30年度の目標(件)
指令	0	0	○	0
駅	0	1	×	0
乗務員	1	0	○	1
車両	3	0	○	2
施設	1	0	○	1
電気	1	5	×	2
その他	0	0	○	0

2. 平成 29 年度 鉄道運転事故及び輸送障害の発生状況

鉄道運転事故の発生はなく輸送障害が 39 件発生し、33 件が災害や第三者によるものでしたが、当社の部内原因（鉄道設備の故障や取扱い誤り）による事象が 6 件発生していることから、再発の防止を図っていきます。

(1) 鉄道運転事故（列車衝突、列車脱線、列車火災、踏切障害事故など）

発生はありませんでした。

(2) 輸送障害（旅客列車に 30 分以上の遅延や運休など）

- ・ 鉄道設備の故障や取扱い誤りによる障害（駅・信号設備等） 6 件
- ・ 災害による障害（雨、風、地震、雪等） 27 件
- ・ 第三者による障害（自動車の線路内転落や踏切での脱輪、自殺、動物と衝撃など） 6 件

(3) インシデント（事故に至らない兆候事象）

ありませんでした。

(4) 行政指導等

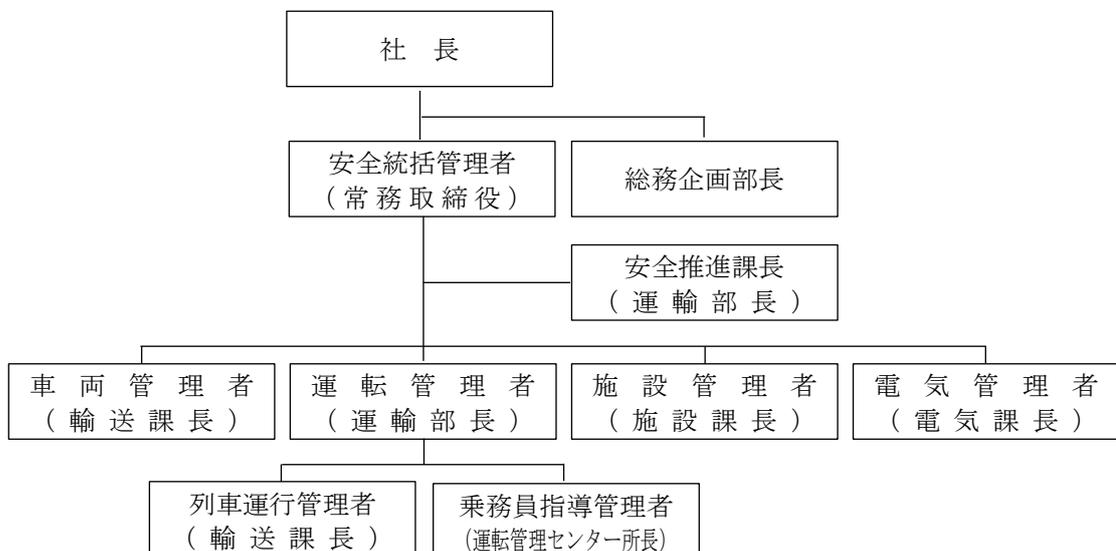
ありませんでした。

3. 安全管理体制と安全管理方法

安全の確保を図るため、社長を最高責任者として体制を構築し、安全統括管理者である常務取締役をはじめとする各管理者の役割と権限を定めています。

(1) 安全管理体制

① 安全管理組織



② 各管理者の役割

管理者	役割
社長	輸送の安全確保に関する最終的な責任を負う。
安全統括管理者 (常務取締役)	輸送の安全の確保に関する業務を統括する。
運転管理者 (運輸部長)	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 (運転管理センター所長)	運転管理者の指揮の下、運転士の資質の保持に関する事項を管理する。
列車運行管理者 (輸送課長)	運転管理者の指揮の下、輸送計画の作成及び指令業務に関する事項を統括する。
施設管理者 (施設課長)	安全統括管理者の指揮の下、施設に関する事項を統括する。
電気管理者 (電気課長)	安全統括管理者の指揮の下、電気に関する事項を統括する。
車両管理者 (輸送課長)	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。
総務企画部長	設備投資、財務及び要員に関する事項を統括する。
安全推進課長	安全統括管理者の指揮の下、安全の確保に関する事項を推進する。

(2) 安全管理方法

① 安全の日の制定

創業日の24日を「安全の日」と定め、社長含めた各課長が現場に出向き、管理状況の確認や「社員の声」を聞いています。

② 安全推進委員会

毎月、社長をトップとし各管理者及び各現場長による安全推進委員会を開催し、前月の事故、輸送障害、ヒューマンエラー（安全報告）の報告について意見交換を行い、必要な事項を関係する社員へ指示してまいりました。

③ 社員の声

現場での抽出された課題については、自箇所で工夫し解決としていますが、自箇所のみでは対処できない設備の改修等については、本社安全推進委員会で検討し、方針決定を行っています。

④ 安全衛生委員会

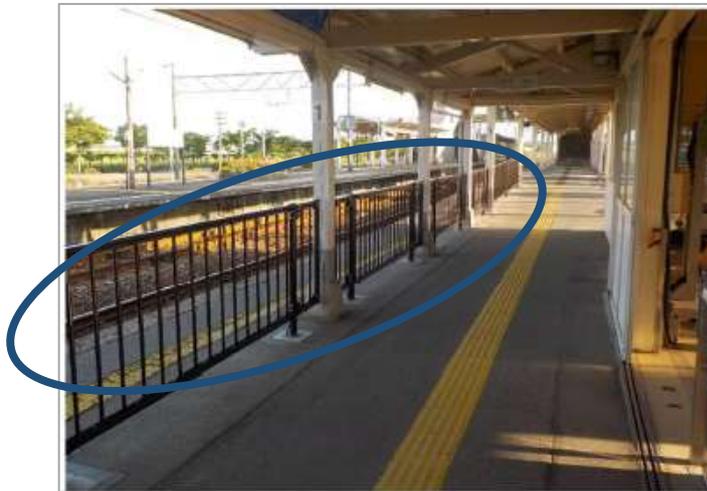
毎月、安全衛生委員会を開催し労働災害防止にむけた取組を進めています。

社員の声の例

「東富山駅下りホームにおいて、降車されたお客様が改札口付近で膨れ、点字ブロック（黄色のライン）を超えていることから、「発車する列車と接触する恐れがある」との現場の声を受け、緊急対策としてロープ張りをおこなってきましたが、丈夫な柵の設置をおこないました。



緊急対策としてロープを設置 [28年度]



鉄製の柵を設置しました [29年度]

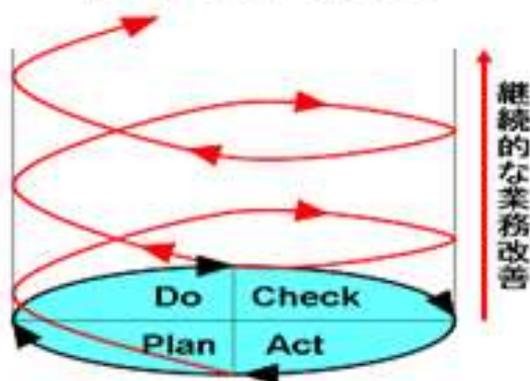
(3) 内部監査

運輸安全マネジメントへの理解をより深めるため、社長以下、管理者、現場長等が（公財）鉄道総合技術研究所の運輸安全マネジメント研修を受講し、内部監査員として指定しています。

平成 29 年度は、外部講師による運輸安全マネジメント研修を行なうとともに、内部監査を実施しました。また、開業後初めての保安監査を受検し「指摘事項なし」との監査結果を受けることができました。

今後も、監査を通じ「PDCAサイクル」を廻し、継続的な改善に努めていきます。

【PDCAサイクル】



運輸安全マネジメントへ造詣を深めるため
外部講師を招聘し研修を実施しています。

4. 安全重点施策の内容と推移

(1) 設備の改修

設備の取替、改修等を計画的に行い、安全性の維持・向上を図ってまいりました。

【521系3次車の導入（ドア誤扱防止装置・編成間転落防止ホロ・車両異常挙動検知装置などの安全装置が装備されています）】



【脱線復旧機材を導入】



【モバイルTID(列車位置情報)装置を導入】



【踏切の凸凹を解消(馬面踏切)】



【可動ブラケットの交換(東滑川駅)】



【マクラギ交換(東富山駅)】



(2) 社員の教育

指令、駅、乗務員（運転士、車掌）、車両、施設、電気の各係員への教育訓練は、それぞれの職種に合わせて実施しています。訓練の内容は、規程はもとより異常時の取扱、過去の事故事例の研究、現車を使用した体験型の訓練等により技術・知識の習得を中心に行っています。

【指令（輸送・運用・設備）と現場（駅・乗務員・車両）並びに本社が机上訓練にて連携確認】



【駅係員の模擬装置を使用した連結訓練】



【信号故障時の駅解放訓練】



【施設係員による応急措置器の取り付け訓練】



【電気係員によるポイント調整訓練】



【現車を使用したお客様救出訓練
(避難はしごによる降車介助)】



【普通救命講習の受講】



(3) 他組織との合同訓練

相互の連携強化を目的に、隣接する他の鉄道会社との合同訓練や協議会への参加はもとより、自治体との合同訓練を実施しています。

【西日本旅客鉄道(株)金沢支社と合同での図上演習】



【西日本旅客鉄道(株)金沢支社の車両応急措置協議会へ参加】



【自治体との弾道ミサイルを想定した避難訓練】



(4) 自然災害への備え

ゲリラ豪雨・台風等の水害や雪害に備え、気象会社による気象予測情報を導入しております。また、各地の気象情報がリアルタイムに見えるよう、新たに気象システムを導入、迅速・的確な対処に務めています。

水害箇所設備の保守や雪害に備えた冬期前訓練を行うと共に12月1日から2月末日まで雪害対策本部を設置して対応にあたりました。

① 新気象システムの導入

各地の気象観測端末を一元管理できるようにしました。

(スマートフォンやタブレット端末でも確認できます)



地震監視

風監視

雨監視

レール温度監視

雨監視



指令での確認風景

② 水害に対する備え

水害箇所対策が常に機能するよう保守を行なっています。



③ 雪害に対する備え

除雪に使用する機器について、事前に訓練を行っています。



④ 津波に対する備え

避難箇所 MAP を最新の被害想定（富山県発表の浸水想定）に更新しました。



5. 安全対策の実施費用

線路や車両等、鉄道設備の安全性の維持・確保のため、投資・修繕を計画的に実施しております。平成 29 年度は 1,175,591 千円となりました。

項目	金額 (千円以下切捨)	備考
老朽設備取替額	101,979 千円	新しい設備への更新
保安防災対策額	121,093 千円	夜間照明の LED 化・踏切設備等
安全・安定輸送額	422,655 千円	水害・雪害対策等
車両その他額	529,862 千円	車両更新、車両備品、工具等

引き続き、お客様に安心してご利用いただけるよう取り組んでまいります。

6. ご利用者・沿線の皆様との連携（お願い）

(1) 踏切を通られるときのお願い

踏切を横断される際は、必ず一旦停止のうえ左右及び前方の確認をしっかりと行ってください。また、注意表示のある踏切では表記について特段の注意をお願いいたします。



(2) 踏切およびその付近で異常を発見したときのお願い

踏切で車が動けなくなったり、踏切及びその付近で異常を発見された場合は、近くの非常押しボタンを押してください。運転士に異常を知らせ、列車を緊急停車させます。



(3) ホームを歩かれるときのお願い

歩きながらの携帯電話のご使用は、ホームからの転落、お客様同士の衝突や列車との接触の恐れがあり大変危険ですのでお控えください。



(4) 線路内に物を落されたときのお願い

線路内に物を落されたときは、駅係員もしくは乗務員にお知らせください。むやみに線路に下りられることは、列車との接触につながる恐れがたかく大変危険ですのでお止めください。

(5) 不審物を発見したときのお願い

駅構内や車内など鉄道施設内で不審物を発見された場合は、触れたり匂いを嗅いだりせず、駅係員又は乗務員にお知らせください。

7. 安全報告書へのご意見に対する連絡先

鉄道安全報告書のご感想、弊社の安全への取組に対するご意見をお寄せください。

〒930-0858 富山市牛島町 24 番 7 号

あいの風とやま鉄道株式会社

TEL 076 - 444 - 1300 （営業時間：平日 8:30～17:15）

弊社 HP からのご意見をお寄せいただけます。

<http://ainokaze.co.jp/guide/contact>