

2010年度

安全報告書



目 次

ごあいさつ	… 2
I 安全に関する方針	… 3
(1) 輸送の安全確保に関する基本的な考え方	
(2) 安全確保のための重点目標	
(3) 重点目標に対する実績	
II 安全管理体制	… 4
(1) 安全管理体制	
(2) 安全管理体制の周知	
(3) 安全推進委員会等及び意見交換会	
III 鉄道運転事故等の発生状況	… 6
(1) 鉄道運転事故	
(2) インシデント	
(3) 輸送障害	
(4) 行政指導	
IV 安全のための投資	… 9
(1) 安全投資	
V 表彰受賞	… 9
VI 輸送の安全確保のための取り組み（安全文化の構築）	…10
(1) 事故防止対策	
(2) 2010 年度安全標語	
(3) 社員教育	
(4) 訓練会等	
(5) その他の安全活動	
VII お客さまとの連携	…18
(1) 関係者の皆さまとの協力体制	
(2) お客さま、沿線の皆さまへのPR活動	
(3) お客さまへのお願い	
VIII 安全報告書へのご意見に対する連絡先	…20

ごあいさつ

皆さま方には、日頃から、I G Rいわて銀河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。

2010年度の「安全報告書」を取りまとめましたので公表します。この報告書は、鉄道事業法の規定に基づき、当社の輸送の安全確保のための取り組みや安全の実態について、皆様にご理解いただくとともに、より質の高い安全輸送につなげるために作成したものです。

昨年度は、7月の豪雨、年末年始の豪雪、3月の東日本大震災と相次いで災害に見舞われましたが、事故を起こすことなく安全輸送を確保することができました。これもひとえに、ご利用いただいているお客さまや沿線地域の皆さまのご支援とご協力の賜と深く感謝申し上げます。

今後とも、「開業以来の無事故」を継続するとともに、お客さまに「もっと身近なI G R」を目指して役員、社員ともに一丸となって取り組んで参ります。皆さま方の一層のご利用をお願い申し上げます。

また、今後とも、皆さまからの声を輸送の安全に役立てていきたいと思っておりますので、ご意見やご感想をお聞かせ下さい。



2011年8月
I G Rいわて銀河鉄道株式会社
代表取締役社長 菊池 秀一

I 安全に関する方針

(1) 輸送の安全確保に関する基本的な考え方

当社では、安全の確保に関する基本的な考え方を「安全に関する基本的な方針」として、2006 年 10 月 1 日に制定した「安全管理規程」において次のように定め、社長以下、全社員に周知徹底し「事故ゼロ」を目指して取り組んでいます。

- ①一致協力して輸送の安全確保に努めます。
- ②輸送の安全確保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厳守し、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の理解と確認の励行に努め、疑義のある時は最も安全と思われる取扱いをします。
- ④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。
- ⑤情報は漏れなく敏速、正確に伝え、透明性を確保します。
- ⑥常に問題意識を持ち、必要な変革に継続的かつ果敢に挑戦します。

(2) 安全確保のための重点目標

「重大事故・重大インシデント」の撲滅

※重大事故・重大インシデントとは、運輸安全委員会の調査対象となった事故などをいい、列車事故（衝突・脱線・火災）や乗客の死亡事故などをいいます。

(3) 重点目標に対する実績

年 度 項 目	2006	2007	2008	2009	2010
列車事故（衝突・脱線・火災）	0	0	0	0	0
乗客の死亡事故など	0	0	0	0	0

(単位：件)

Ⅱ 安全管理体制

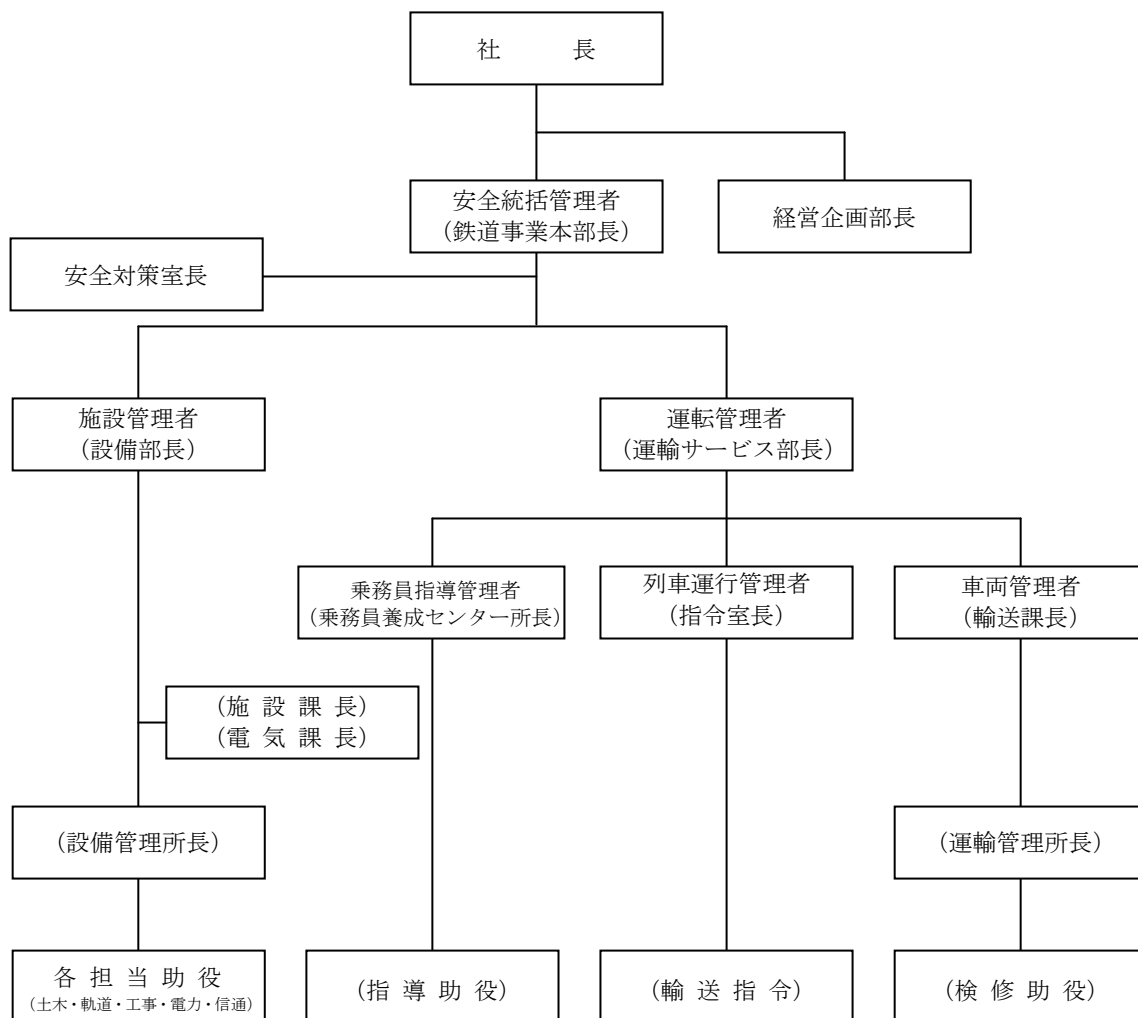
当社では、2006 年 10 月に鉄道事業法の一部を改正する法律が施行されたことに伴い、安全管理体制を確立し、輸送の安全の水準の維持および向上を図ることを目的として、安全管理規程を制定しました。この規程には、輸送の安全を確保するための基本的な方針などのほか、鉄道事業における安全の確保に関する組織体制、責任者の役割と権限などを定めています。

(1) 安全管理体制

社長を最高責任者とし、輸送の安全の確保に関する業務全体を統括する安全統括管理者をはじめ、運転管理者、乗務員指導管理者、施設管理者などの各責任者の責任体制を明確にして、安全管理体制を再構築しています。

2010 年 4 月の組織改編において、安全に関する業務の一元化による全社的な安全管理体制の強化を図るため、本社の鉄道事業本部に「安全対策室」を設置しました。

①安全管理組織



②安全管理者の役割

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。
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 転 管 理 者	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。
施 設 管 理 者	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。
車 両 管 理 者	運転管理者の下、車両に関する事項を管理する。
乗務員指導管理者	運転管理者の下、乗務員の資質保持に関する事項を管理する。
列車運行管理者	運転管理者の下、輸送計画の作成及び指令業務に関する事項を管理する。
経 営 企 画 部 長	安全に係る投資、予算及び要員計画等を管理する。
安 全 対 策 室 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) 安全管理体制の周知

毎月開催される「現場長連絡会」では、社長および安全統括管理者から各部課長及び各現場長に「I G Rにとって安全の確保は最大の使命であり、役員・社員が一丸となって取り組むように」との冒頭訓辞がなされ、社長以下、安全に対する意識高揚及び安全管理体制の構築に向けて周知・徹底を図っています。

(3) 安全推進委員会等及び意見交換会

① I G R安全推進委員会等の開催



【I G R安全推進委員会】

社長、安全統括管理者以下各部課長、全現場長が出席し、I G R安全推進委員会を2ヵ月に1回開催しています。

当社で発生した事故等の発生状況、原因とその要因および再発防止対策を審議し、関係各部門間で情報の水平展開を図り、安全管理体制の確立・向上に努めています。

また、I G R安全衛生委員会を3ヵ月に1回開催し、安全衛生に関する重要事項、職場環境の改善等について審議し、健康障害や労働災害の防止に努めています。

②定例会議の開催と意見交換会の実施

ぎんが指令、運輸管理所、設備管理所では職場毎の定例の安全会議・勉強会を開催しているほか、指令と各職場及び協力会社を含めた意見交換会を逐次開催し、安全に関する課題と対応について議論し、事故の芽を摘み取り、業務に反映しています。

Ⅲ 鉄道運転事故等の発生状況

鉄道事故等報告規則（昭和 62 年 2 月 20 日運輸省令第 8 号）に基づき、東北運輸局に報告した鉄道事故等の発生状況を報告します。

（１）鉄道運転事故

2010 年度の発生はありませんでした。

※「鉄道運転事故」とは、列車衝突事故、列車脱線事故、列車火災事故、踏切障害事故、道路障害事故、鉄道人身障害事故、鉄道物損事故をいいます。

（２）インシデント

2010 年度に発生したインシデントは 1 件でした（施設障害）。重大インシデントの発生はありませんでした。

※「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事態をいいます。

発生日時：2010 年 7 月 18 日 7 時 22 分頃

発生場所：いわて銀河鉄道線 いわて沼宮内駅～御堂駅間

関係列車：第 4521M 列車 盛岡駅発～八戸駅行（2 両編成）

死 傷 者：なし

列車影響：運休 114 本（区間運休を含む）、遅延 26 本、最大遅延 479 分

原 因：大雨による河川増水により護岸壁が崩落して土砂が流失したため

概 況： 第 4521M 列車運転士は、いわて沼宮内駅を定時で発車、速度約 90km/h で力行運転中に下り線側の護岸壁の異常を認め、直ちに非常停止手配をとったが、当該箇所を約 100m 行き過ぎて停車し、その旨をぎんが指令へ連絡した。
ぎんが指令から連絡を受けた設備係員が現地に向かい調査を行ったところ、前日の大雨による河川の増水により、幅約 35m（567k630m～567k665m）にわたって護岸壁が崩落しているのを認めた。

再発防止対策

応急対策として、崩落した護岸壁部分に大型土嚢を積み上げて仮設擁壁とし、当該箇所を 25km/h 以下の徐行処置としたほか、奥中山高原駅に設置した雨量計が時雨量 20mm に達した時点で巡回警備を行い、当該箇所の水位計が 1.0m に達した時点で下り線を抑止することとした。その後、恒久対策として、もたれ式擁壁にて補修施行し、2011 年 4 月 29 日に作業が終了した。



(3) 輸送障害

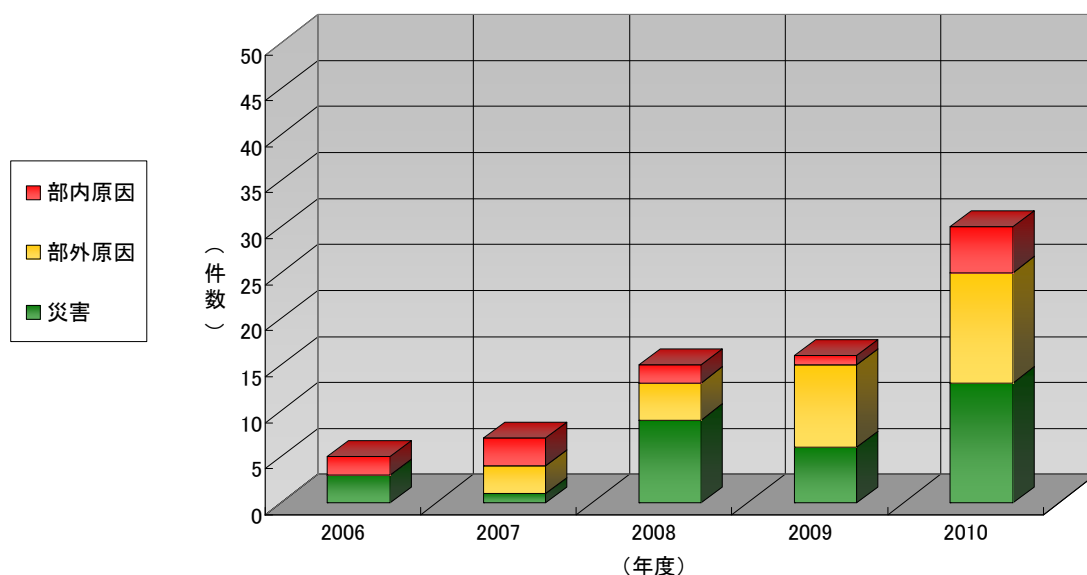
2010 年度に発生した輸送障害は 30 件でした。そのうち災害による輸送障害が 13 件となっており、特に雨による災害が多い一年でした。

※報告対象の輸送障害とは、列車の運転を休止したもの又は旅客列車にあっては 30 分以上、旅客列車以外の列車については 1 時間以上の遅延を生じたものをいいます。

年度別 輸送障害件数

(単位:件)

区分	原 因		2006年度	2007年度	2008年度	2009年度	2010年度
部内 原因	乗務員疾病		0	0	0	0	1
	線路故障		0	1	0	0	0
	車両故障		2	2	2	1	3
	転てつ装置故障		0	0	0	0	1
部外 原因	異音感知		0	0	0	1	0
	線路内支障		0	0	1	1	2
	自 殺		0	1	0	2	0
	飛来物		0	0	1	0	0
	妨 害		0	0	1	0	0
	故 障		0	0	0	1	0
	その他支障		0	2	1	4	10
	災 害	地 震	0	0	1	0	3
		雨	2	1	2	2	8
		風	0	0	0	1	0
		雪	1	0	6	3	2
合 計			5	7	15	16	30



(4) 行政指導等

当社にとって初めての国土交通省による運輸安全マネジメント評価と保安監査が 2011 年 2 月に実施されました。

①運輸安全マネジメント評価

「安全管理体制の向上に向けた、経営トップの主体的関与」、「定期的な訓練の実施」及び「内部監査実施体制の確立と実施」について取組みへの評価を頂きました。また、「安全管理体制の維持・向上に必要な教育訓練の充実」、「マネジメントレビューの充実・強化」について、助言をいただきました。

これを受け当社では直ちに検討を進め、教育訓練には工夫を加え、また、マネジメントレビューの充実・強化については、「次年度の安全重点施策を決定する際の、当該年度の取組み状況の把握が十分でなかった」とのことから、これまで行ってきた四半期ごとの本社幹部会議での審議のほかに、現業機関の長等が出席する既存の安全推進委員会を活用して、十分な審議と周知を行う方法に改善し、安全管理体制の見直しに関する手順の明確化を図りました。今後も各取組みの実施状況を十分把握しながら、安全管理体制の見直しを進め、体制の充実・強化を図っていきます。

②保安監査

「設備関係についての適切な検査時期把握と実施」、「車両係員教育記録の作成と保存」について改善の勧告がありました。設備関係については、チェック体制の充実や新システムの設置を行い、車両関係についても直ちに対策を実施しました。

これらの対策についても、本社幹部会議をはじめ、現場長連絡会議、各部門及び各職場等で検討を重ね対策を決定したもので、2011 年 5 月に東北運輸局へ改善報告を行ったうえ実施に移しています。



【保安監査】

IV 安全のための投資



[ロングレール交換]

(1) 安全投資

設備・車両の安全性の維持・確保のため、設備投資・修繕を計画的に実施しています。最近5年間の安全のための設備投資・修繕費の状況は以下の通りです。

2010年度の安全のための支出は設備投資額で約34,208千円、修繕で約1,471,015千円です。引き続きお客さまに安心してご利用いただけるよう取り組んで参ります。

(単位：千円)

年 度 項 目	2006	2007	2008	2009	2010
修 繕 費*	1,571,312	1,619,552	1,592,329	1,546,689	1,471,015
建 設 費	71,244	28,910	74,000	37,740	34,208
合 計	1,642,556	1,648,462	1,666,329	1,584,429	1,505,223

※ 列車走行に関わるもの（列車^{千円}／換算車両^{千円}／パンタ^{千円}）の合計金額

V 表彰受賞

役員、全社員及び協力会社が輸送の安全の確保に一丸となって取り組んだ結果、2010年10月15日、東北運輸局長から鉄道事業者運転無事故表彰を受けました。今回の受賞は、2007年11月1日から2009年10月31日までの期間中無事故であったことに対する表彰で、当社は三期連続（6年）の受賞となりました。今後も無事故を継続できるよう安全確保に努めてまいります。



[鉄道事業者運転無事故表彰]

VI 輸送の安全確保のための取り組み（安全文化の構築）

（１）事故防止の取り組み

①内部監査の実施

2010 年度は、当社で初の内部監査を実施し、経営管理部門は 2010 年 7 月と 2011 年 1 月にそれぞれ実施しました（社長及び安全統括管理者への内部監査は 9 月（社長）、10 月（安全統括管理者）に実施）。各分野ごとに、適合性と有効性について監査を行い、2010 年度の内部監査では重大な不適合もなく、概ね良好という結果になりました。



[内部監査]

②安全総点検の実施

社長、安全統括管理者以下、各部課長が各現場の点呼状況、輸送状況や輸送の安全を確保する取り組みなどについて確認するとともに、社員への激励を行っています。

また、下記の運動期間中は、指令事務室内に対策本部を設置し連絡体制の強化を図り、安全運行の確保に努めました。

- ・GW期間中における輸送の安全確保について（4月28日～5月6日）
- ・夏季における輸送の安全確保について（7月18日～8月18日）
- ・年末年始の輸送等に関する安全総点検の実施について（12月10日～1月10日）



[幹部による現場安全激励巡視]

③安全パトロールの実施と保安体制の確認、指導



[安全パトロール]

工事を行う際は、事前に保安体制等について打合せをしたうえで施行しています。そして、工事が実際に安全に行われているかを確認するために、安全パトロールを実施しています。その中で、列車の運行に支障を及ぼす可能性がある行為、負傷等に繋がる行為があった場合は指導を行い、安全の確保に努めています。2010 年度は昼夜合わせて 102 回実施しました。

④巡回・点検

設備管理所では、定期的に線路巡回や設備・施設の保守点検を行っています。もし不具合が見つければ、迅速に対応し、安全の確保に努めています。

巡回等でカラスの巣を発見した場合は、関係箇所連絡し電車の走っていない時間帯に電気を止め、巣の撤去作業をしています。また、強風や積雪などで、木が線路や施設等に倒れないように、倒木の危険のある木は、事前に切るなどの対応をしています。



【軌道担当の巡回点検】

⑤車両・設備の計画的な整備

安全・安定輸送を確保するため、車両メーカーと打合せを重ね、故障時の対応と連絡体制の強化を図りました。また、毎月の協力会社との車両検査共同使用設備の相互診断及び意見交換を実施しました。

その他、軌道検測車による線路や架線等の設備状況のデータを活用した厳正な保守管理を実施しました。

⑥若手社員と会社幹部との意見交換会の実施

2010年7月、12月には若手社員と会社幹部との意見交換会を行い、普段の業務の中で感じたことや、今後に向けた提案等の意見を交わしました。



【幹部との意見交換会】

⑦ヒヤリ・ハット情報の収集

2011年3月に、これまで各現場ごとに取り組んでいたヒヤリ・ハット情報の収集について、全社的に情報を収集・共有して活用するため、ヒヤリ・ハット情報の報告手順書を作成し、事故の芽を摘み取る体系づくりを整えました。

(2) 2010 年度安全標語

『急ぐな 省くな 慌てるな
基本動作で 「安全」 「安心」』

※この標語は全社員から募集し、171 点の応募の中から最優秀賞に選ばれたものです。
各職場に掲示し社員の安全意識の高揚を図りました。



[2010 年度安全標語 (左)、綱領 (右)]

(3) 社員教育

①運転士の養成

列車の運転士は、お客さまの生命と財産を預かる重大な使命を担っています。当社では、駅員、車掌を経験した社員に対し社内選抜試験を行い、合格者を乗務員養成センターで教育し、国土交通省の国家試験（動力者操縦者運転免許試験）を受験させています。

乗務員養成センターでは、学科試験に向けて運転法規、車両構造や運転理論などの教育を行い、学科試験合格後は、ハンドル操縦訓練や非常時の措置の訓練、応急処置の方法について、指導担当の運転士から指導を受け、技能試験を受験します。

技能試験に合格すると、動力車操縦者運転免許証の交付を受けることができます。その後も単独での乗務に向けた訓練を重ね、最終的に社内での判定に合格して初めて一人で乗務できるようにしています。



[技能試験（運転操縦）]



[動力車操縦者運転免許証交付式－東北運輸局内]

②乗務員の定例訓練等

乗務員には、毎月定例訓練を実施し技能・知識の維持向上に努めています。

また、乗務員養成センターの指導担当者による添乗指導を実施し、運転技術の向上、お客さまへのサービスの向上などに努めています。



[乗務員の定例訓練会]

③乗務員の添乗指導

乗務員養成センターの指導担当者や本社担当者による添乗指導を行い、安全の確保に向けた運転技術の向上やサービスの向上に努めています。



[安全統括管理者による添乗指導]

④乗務員フォローアップ研修

若手乗務員の教育・訓練を充実させるため、運転士は、3、6、12ヶ月及び2年目に、車掌は、6ヶ月及び2年目にフォローアップ研修を実施しています。

また、シミュレータを用いた研修も導入しています。シミュレータは、普段実際にはできない異常時や故障時の訓練ができることから有益な訓練です。この訓練は、当社にシミュレータがないことから、東日本旅客鉄道株式会社盛岡支社盛岡総合訓練センターに委託して実施しています。

2010年度は、運転士6名、車掌5名にフォローアップ研修を実施し、シミュレータ研修は、運転士10名（車掌は該当者なし）に実施しました。

⑤設備関係社員研修

設備関係若手社員の知識や技術の習得のため、社外の養成センターの活用を図っています。2010年度は4名の研修を実施しました。

⑥駅社員の研修

現在、駅のポイントや信号の取扱いは、通常指令で一括して行っています（装置による自動制御）。しかし、車両の入換作業や装置の点検時、また、故障など障害のあるときは、駅でポイントや信号を操作する必要があります。このため、駅社員の訓練として指令員が教官となり、運転取扱いに関する知識や技能の習得・向上を図るため、定期的に運転取扱訓練会を実施しています。

また、レール輸送に伴う際の車両入換の際に、制御盤やポイント等の取り扱いを若手社員に実際に扱わせ、技術の継承に努めています。



【異常時対応訓練】

※レール輸送

レール輸送とは、古くなったレールを交換するため新しいレールを貨車で運搬するものですが、その際、貨車の解放・連結、入換作業や信号の取り扱いなどが発生します。普段行わない作業のため、ベテラン社員の指導の下、若手社員が技術力向上の実践訓練として行っています。2010年度は、5往復、計10回取り扱いました。



【入換作業】

⑥普通救命講習会の実施



社員がお客さまの救命処置を的確に行うことができるように、消防署員の指導のもと、AED（自動体外式除細動器）を含んだ普通救命講習会を受講し、緊急時に備えています。当社では、新入社員教育のカリキュラムに取り入れているほか、全社員が定期的に受講するようにしています。

(4) 訓練会等

①実車運転訓練会

2010 年 11 月 2 日に実車運転訓練会を行いました。この訓練会は、開業以来毎年行っているもので、実際に列車を走らせ、事故や故障を想定し、指令、乗務員、駅員、設備係員がそれぞれの対応・取扱を訓練しています。



[列車抑止訓練]

今回は、停止位置誤り、故障車両の救援、退行運転、レール折損、列車抑止手配などの訓練をしました。訓練会終了後は、社長、安全統括管理者をはじめとした参加者並びに、協力会社を含めた意見交換会を行いました。



[訓練後の意見交換会]

②非常参集訓練

2010 年 9 月 1 日の防災の日には、震度 6 強の地震が発生し、電話が通じないという想定のもと、自主的に各職場に参集する非常参集訓練を実施したほか、災害伝言ダイヤルの訓練も併せて行い、いざというときに備えています。

⑤断路器取扱訓練

2010年12月15日株式会社東日本アメニッテック盛岡運転営業所と合同で断路器取扱訓練を実施しました。

これは、冬季間に電車のパンタグラフや屋根上に溜まった雪を取り除く際に、架線に電気が流れたままでは感電してしまうため、断路器を取扱い、当該区間に電気が流れないようにするものです。安全具の取り扱い、作業手順の確認など慎重に行いました。



[断路器取扱訓練]

⑦社外訓練会

2010年9月22日 JR 貨物総合脱線復旧訓練(八戸貨物駅)

JR 貨物東北支社主催の総合脱線復旧訓練会において、貨車の解放・連結訓練、後部標識の取扱、携帯用信号炎管の取扱訓練を行いました。

この訓練会は、J R 貨物様のご好意で毎年参加させていただいており、普段、貨車の取扱いを行うことがない当社にとって、大変有意義な訓練会となっています。



[JR 貨物総合脱線復旧訓練]

(5) その他の安全活動

①鉄道テロ対策

国土交通省は「鉄道テロ対策」の危機管理レベルの設定・運用を開始していますが、当社でもテロの未然防止のため、マニュアルを作成し、レベルに応じた標準保安措置を講じています。

- ・各駅での不審物のチェック及びゴミ箱の点検
- ・折り返し時の車両点検、留置車両の施錠の徹底
- ・指令室内の巡回

②踏切支障検知装置

警報中の踏切に人や自動車等が立ち入った場合や踏切から出られなくなった時、列車の運転士に緊急事態を知らせる踏切支障報知装置を全 54 箇所の踏切に設置しています。

踏切支障報知装置は、「押しボタン式」と「自動式」があり、「押しボタン式」は全踏切に設置され、「自動式」は、交通量の多い踏切に「押しボタン式」と併設しています。



[非常ボタン]

※「押しボタン式踏切支障報知装置」

踏切付近に設置された操作器（非常ボタン）を扱うことにより、接近してくる列車に踏切が異常であることを知らせます。

踏切付近で異常を発見した場合は、躊躇^{ちゅうちよ}することなく非常ボタンを押してください。

また、非常ボタンを押したときは、直ちにフリーダイヤルでぎんが指令にご連絡ください。

(フリーダイヤルの番号は、非常ボタンのそばに掲示してあります。)

③輸送影響の最小化

防災情報システム（鉄道沿線に設置した雨・風・地震・積雪・温度・河川水位等の計器からの情報システム）の活用とマイコス Fit（日本気象協会ネットサービス）及び気象警報発令時などの情報収集により、予測可能なリスクに対する的確な対応を実施しています。



【防災情報システム】



【風速計】

④アルコール検知器の使用

交通関係従事員として、お客さまや社会からの信頼に応えるため、運転士と車掌には出勤時にアルコール検知器を使用して、酒気を帯びていないことを確認してから乗務を開始しています。



【アルコール検知器の使用】

⑤SAS（睡眠時無呼吸症候群）に対する取り組み

SASが病気として社会的な問題になったことを踏まえ、当社は2007年度から3年に1度、運転士に対し専門医による問診表診断を行い、疑いのある社員に対しては精密検査を行っております。

今後も定期的に専門医による問診表診断等を実施し、安心してご利用いただけるようにしてまいります。

VII お客さまとの連携

当社では、地域住民の方々、警察署、消防署とともに協力して事故防止を図っています。
また、沿線の皆さまへのPR活動をすすめています。

(1) 関係者の皆さまとの協力体制

① こども 110 番の駅

学校への登下校の際に子供が犯罪の被害に遭う機会が多発していることから、鉄道事業者により全国的に「こども 110 番の駅」の取り組みを実施しています。

当社では、有人の駅に「こども 110 番の駅」の目印となるステッカーを貼り、子供が駅に助けを求めてきた場合に、子供の保護や 110 番通報などの対応がとれるようにしています。



【ステッカー】

(2) お客さま、沿線の皆さまへのPR活動

② 踏切事故防止対策

全国交通安全運動週間での取り組みに併せて、馬頭踏切など 10 箇所の踏切において、踏切注意事項などを記したチラシを配布して、踏切の安全通行を呼びかけ事故防止の啓発を行いました。

＜全国交通安全運動週間＞

春（4月6日～4月15日）

秋（9月21日～9月30日）



【秋の交通安全運動】

(3) お客さまへのお願い

① 列車妨害防止へのお願い

2010 年度は、鉄道施設侵入による輸送障害（遮断桿折損^{しゃだんかん}）が 17 件発生しました。

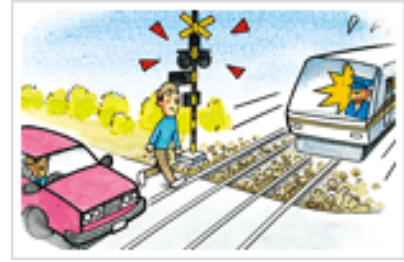
列車の安全な輸送にご協力をいただくとともに、障害を発見した場合は、直ちにぎんが指令までご連絡くださいますようお願いいたします。

②踏切でのお願い

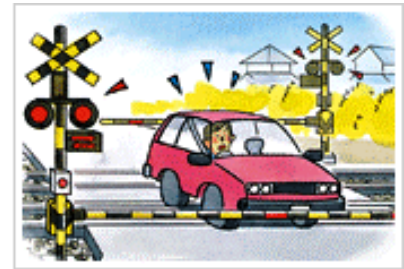
踏切事故の多くは、無理な直前横断によるものです。

- 警報機が鳴り始めたら、踏切内に入らないで下さい。

警報機が鳴り始めたら、電車がすぐ近くに来ています。危険ですから電車の通過を待って、安全を確かめてからお渡し下さい。



- 万が一、車が踏切内に閉じこめられたときは、あわてず、遮断桿（^{しゃだんかん}踏切の棒）を押して脱出して下さい。遮断桿を押すように車を前進させると遮断桿が持ち上がりますので、そのまま脱出して下さい。



- 踏切内で車が動けなくなったときや、踏切付近で異常を発見したときは、すぐに非常ボタン（押しボタン式踏切支障報知装置）を押して下さい。非常ボタンはカバーの上から強く押して、速やかに踏切の外など安全な場所に避難して下さい。



※ 非常ボタンを押したときは、フリーダイヤルでぎんが指令にご連絡下さい。
（フリーダイヤルは、非常ボタンのそばに掲示してあります。）

③農業用ビニール等の架線への飛来防止のお願い

農業用ビニール等が強風で飛ばされて架線に絡むと列車の運行に支障が生じます。農業用ビニール等は風に飛ばされないよう保管、管理して下さい。



〔農業用ビニール飛来（イメージ）〕

④迷惑行為に対するお願い

駅及び車内での暴力行為、痴漢などの迷惑行為を見かけた場合は、駅係員、乗務員にお知らせ下さい。

⑤沿線にお住まいの皆さまへ

安全な列車運行を行うためには、鉄道施設の保守工事が必要です。極力、ご迷惑をおかけしないように努めておりますが、保守工事による騒音や振動でご迷惑をおかけする場合もございます。なにとぞ、ご理解とご協力をお願いします。

Ⅷ 安全報告書へのご意見に対する連絡先

今後の参考とさせていただきますので、本報告書へのご意見、ご感想につきましてお寄せ下さい。

【連絡先】

I G Rいわて銀河鉄道株式会社 安全対策室
〒020-0066 岩手県盛岡市上田一丁目2番32号
TEL：019-652-9800（代表） FAX：019-606-5547
URL [http：//www.igr.jp](http://www.igr.jp) e-mail：ginga@igr.jp
■ 月～金 8：30～17：30 （年末年始・祝祭日を除く）

【表紙】 発炎筒を使って後方の列車に停止を知らせている様子（小鳥谷駅～小繋駅間）

発行／2011年8月