

2011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) 「重大事故や重大インシデント」の撲滅	
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	
(4) 大地震初動マニュアルの作成	
(5) 新型インフルエンザ対策に関する事業継続計画（BCP）の作成	
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	… 8
(1) 安全投資	
(2) 運転状況記録装置の設置	
V 輸送の安全確保のための取り組み（安全文化の構築）	… 9
(1) 事故防止の取り組み	
(2) 2011 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	
VI お客さまとの連携	…17
(1) こども 110 番の駅	
(2) 踏切事故防止対策	
(3) お客さまへのお願い	
VII 安全報告書へのご意見に対する連絡先	…19

ごあいさつ

皆様方には、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。

2011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、鉄道事業法第19条の4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、皆様に広くご理解をいただくとともに、より質の高い安全輸送の実現につなげていくために作成したものです。

鉄道事業者にとって「安全の確保」は、最重要の課題であり根源的な課題でもあります。当社は、今年の12月で開業10周年を迎えますが、開業から今日まで、無事故による安全輸送を続けています。これは、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があって初めて成し得ることであり、深く感謝申し上げます。

今後とも無事故を継続するとともに、より安全で快適な鉄道輸送を目指して役員、社員ともに一丸となって取り組んで参ります。皆様方の一層のご支援をお願い申し上げます。

また、今後とも、皆様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。



2012年6月
IG 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、「安全管理規程」に次のように定め、全社員に周知徹底して取り組んでいます。

- ア 一致協力して輸送の安全確保に努めます。
- イ 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。
- ウ 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。
- エ 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。
- オ 情報は漏れなく敏速、正確に伝え、透明性を確保します。
- カ 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

当社では、上記基本方針にもとづき、安全の維持、向上のための重要な施策はアクションプランに定めて取り組んでおります。

2011年度のアクションプランでは、「もっと身近にI G R」の実現に向け、「安全」については「安全で快適な鉄道輸送を追及します」をテーマに、重点目標として

- ア 「運輸安全マネジメント」推進のための仕組み向上
- イ 「運輸安全マネジメント」に基づいた技術や知識の向上

を掲げ、各種安全施策に取り組み、お客さま、社員の死傷事故「0」、重大事故「0」などの目標を全て達成しております。

なお、各年度のアクションプランは、前年度の実績を振り返って、新年度に反映させて作成されますが、2011年度の「安全」に関する各施策は、2012年2月開催の安全推進委員会においてレビューを行い、2012年度アクションプランの「安全」への取り組みに反映させております。

(3) 「重大事故や重大インシデント」の撲滅

(単位：件)

年 度 項 目	2007	2008	2009	2010	2011
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

※「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。

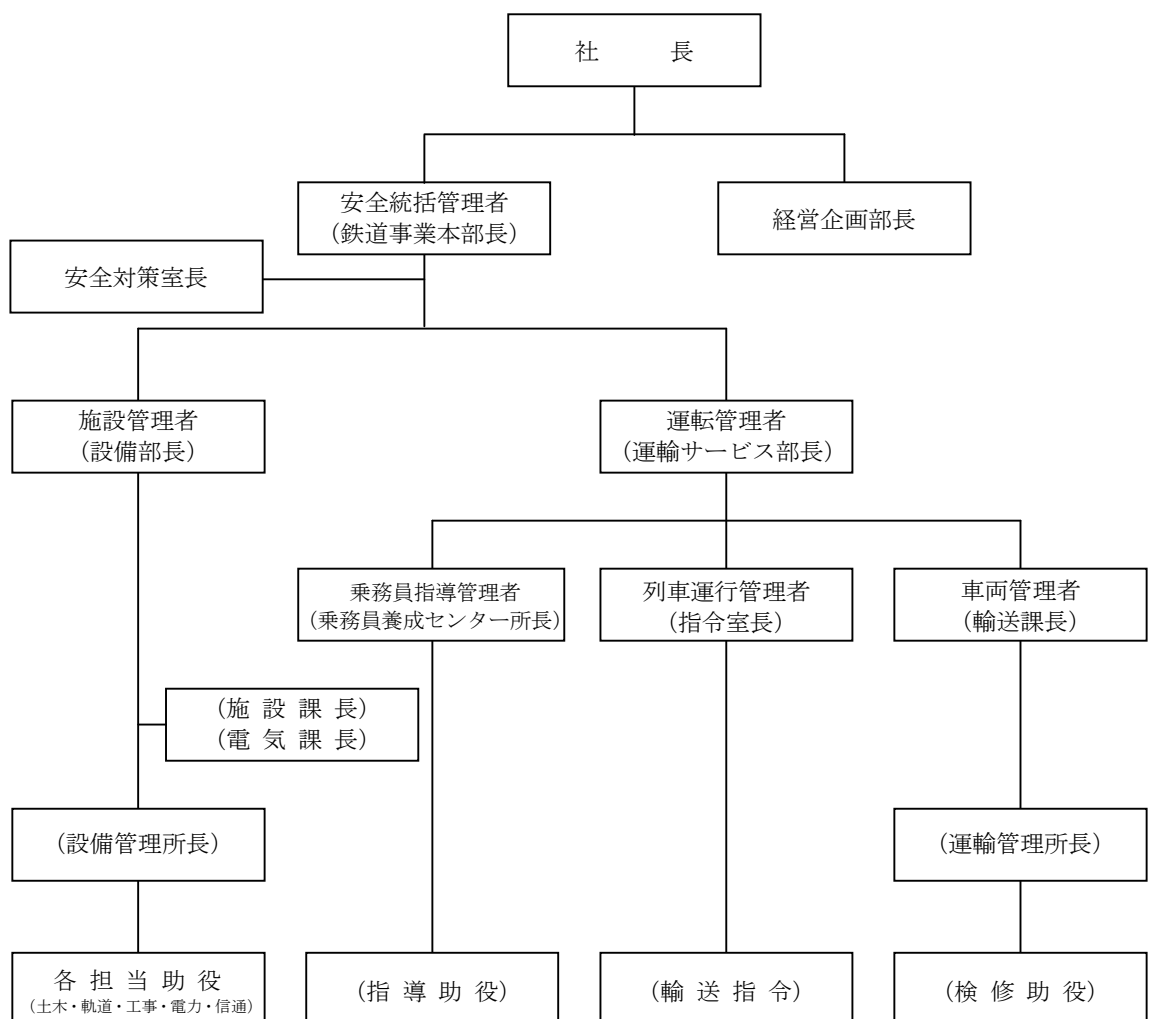
Ⅱ 安全管理体制

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おり、適時必要な見直しを行っています。

(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、安全管理体制を構築しています。

ア 安全管理組織



イ 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、社長及び安全統括管理者から、各部課長、現場長に安全確保に向けた冒頭訓示がなされ、安全に対する意識高揚と安全管理体制の構築に向けた周知徹底が図られています。

(3) 安全推進委員会等及び意見交換会

ア IGR安全推進委員会等の開催



【IGR安全推進委員会での社長の訓示】

社長、安全統括管理者以下各部課長、全現場長が出席し、IGR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。

安全推進委員会では2011年度から、「ヒヤリ・ハット」、「気がかり事項」の審議も行っています。

また、IGR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。

イ 定例会議の開催と意見交換会の実施

ざんが指令、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。

(4) 大地震初動マニュアルの作成

大地震発生時には早期に社員、家族の安否確認を行って組織的な体制を整え、お客さまの救助救命活動や避難誘導にあたることが重要です。2011年東日本大震災の経験などから、これまでの地震に関するマニュアル類を要約し、2011年度新たに「大地震初動マニュアル」を作成しました。

当社線エリア内において震度6弱以上の地震（大地震）が発生した場合、社員は家族の安全を確認して、自律的に非常参集し、人命救助を優先して最大限の救助活動を行うこと等を定めております。

(5) 新型インフルエンザ対策に関する事業継続計画（BCP）の作成

国及び岩手県が定める新型インフルエンザに関するガイドラインに沿い、新型インフルエンザ発生時においても、社員等の健康保持と、利用者の感染拡大防止に万全を図り、社会機能の維持に係る鉄道事業を安全に継続していくことを目的に、2011年度新たに事業継続計画を作成しました。

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

2011 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

2011 年度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。

(3) 輸送障害

2011 年度に発生した輸送障害は 19 件でした。うち、東日本大震災の余震による輸送障害は 2 件でした。

2010 年度に比べ 11 件減少しております。雨による災害、その他支障（空転、小動物、鳥等）が減少しております。

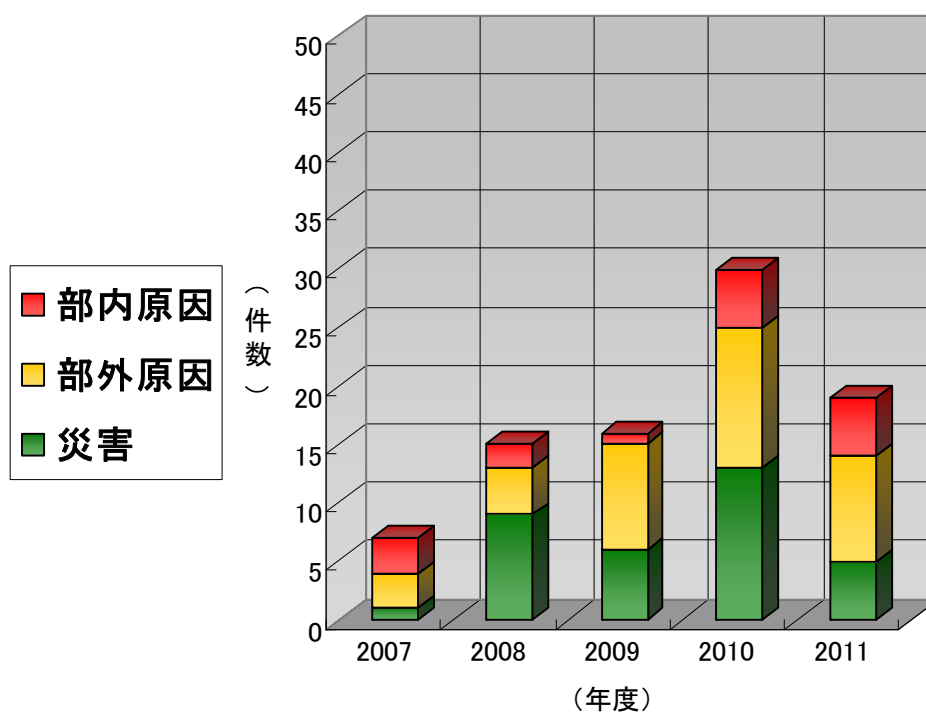
車両故障としては、電子機器の経年劣化によるものが増加しました。

※「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		2007年度	2008年度	2009年度	2010年度	2011年度
部内 原因	保守作業誤り		0	0	0	0	1
	乗務員疾病		0	0	0	1	0
	線路故障		1	0	0	0	0
	車両故障		2	2	1	3	4
	転てつ装置故障		0	0	0	1	0
部外 原因	異音感知		0	0	1	0	1
	線路内支障		0	1	1	2	2
	自 殺		1	0	2	0	0
	飛来物		0	1	0	0	1
	妨 害		0	1	0	0	1
	故 障		0	0	1	0	0
	その他支障		2	1	4	10	4
	災 害	地 震	0	1	0	3	3
		雨	1	2	2	8	2
		風	0	0	1	0	0
雪		0	6	3	2	0	
合 計			7	15	16	30	19



(4) 行政指導等

2011 年度に東北運輸局からの行政指導等はありませんでした。

IV 安全のための投資

(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。

2011年度の安全のための支出は修繕で約1,507,820千円、設備投資額で約24,185千円です。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まいります。



[分岐器全交換作業]

(単位：千円)

年 度 項 目	2007	2008	2009	2010	2011
修 繕 費※	1,619,552	1,592,329	1,546,689	1,471,015	1,507,820
建 設 費	28,910	74,000	37,740	34,208	24,185
合 計	1,648,462	1,666,329	1,584,429	1,505,223	1,532,005

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

(2) 運転状況記録装置の設置

運転状況を正確に把握し、分析して活用することが事故の防止に効果的であるとして、鉄道の技術上の基準を定める省令が改正されて、取り付けが義務化された装置です。

時間、速度などの列車の運転に関する基本情報や、ブレーキなど運転士の操作に関する基本情報を記録する装置で、飛行機のフライトレコーダーに相当します。

2011年度に全電車14両の取り付けを完了しました。

いわて銀河鉄道経営安定化対策費補助金などの補助を受けております。



[運転状況記録装置]

V 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

ア 運輸安全内部監査の実施

2010 年度より社内内部監査員による内部監査を実施しています。2011 年度は監査員に若手社員を起用し、現業機関の盛岡駅グループ、二戸駅グループ、運輸管理所及び設備管理所への監査を実施しました。各現場では、分野ごとに適合性と有効性について監査を行いましたが、2011 年度の内部監査では重大な不適合の指摘はなく、概ね良好という結果になりました。



【内部監査員社内研修会】



【内部監査（設備管理所信通グループ）】

イ 安全総点検の実施

輸送の安全を確保するため、特に多客期間は社長、安全統括管理者をはじめ、本社各部課長等が現場の業務状況を確認指導し、社員への激励を行う安全総点検を実施しております。

2011 年度は次の期間に実施しました。

- ・GW期間中における輸送の安全確保期間（4月26日～5月8日）
- ・夏季における輸送の安全確保期間（7月20日～8月31日）
- ・年末年始の輸送等に関する安全総点検（12月10日～1月10日）



【社長、安全統括管理者による
現場安全激励巡視（ぎんが指令）】

ウ 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確実に行っ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。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。2011 年度は昼夜合わせて 105 回実施しました。

エ 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。

また、強風や積雪などで、木が線路や施設等に倒れ、輸送に支障することのないよう、倒木の危険のある木は、事前に切るなどの対応をしました。



【軌道担当の巡回点検】

オ 車両・設備の計画的な整備

安全・安定輸送を確保するため、車両関係では、2010年度冬季に発生した電車床下雪氷塊付着による車両不具合防止対策として、2011年度は車両融除雪体制の強化を図った結果、この種の不具合は防止できました。また、協力会社との車両検査共同使用設備の相互診断と意見交換を毎月実施しました。

設備関係では、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。

カ 若手社員と会社幹部との意見交換会の実施

当社では運輸安全マネジメントの推進に欠かせない情報伝達及びコミュニケーション確保の一環として、2010年度から「若手社員と会社幹部との意見交換会」を実施しております。

社長、安全統括管理者が出席して行われますが、2011年度は、6月、11月及び2012年2月の計3回開催されました。

若手社員からは、東日本大震災での貴重な経験を今後活かし、また会社、自分、そして仲間のために互いに協力しあえる会社を目指したいなどの意見や提案が出されました。



【幹部との意見交換会】

キ 「ヒヤリ・ハット」、「気がかり事項」の収集と活用

「ヒヤリ・ハット」及び「気がかり事項」の収集促進を目的とし、2011年12月に収集強化月間を設定し、この期間119件の応募がありました。

収集された「ヒヤリ・ハット」、「気がかり事項」は分析を行い、安全推進委員会において、対策や活用方の審議を行っています。

※「ヒヤリ・ハット」とは、事故が起こるかもしれないと思ってヒヤッとした、ハッとした出来事を言います。「気がかり事項」とは、危険を感じ、事故につながるのではないかと気がかりに思う事象を言います。社員からの「ヒヤリ・ハット」、「気がかり事項」の報告を活用して、事故の未然防止に努めております。

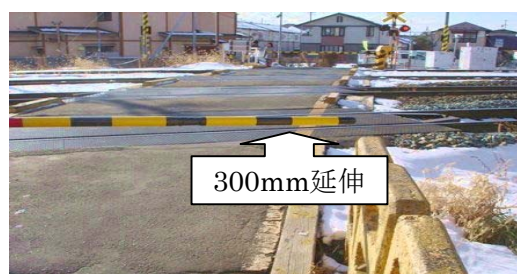
※「ヒヤリ・ハット」活用事例

踏切鳴動中に遮断桿^{しゃだんかん}と落輪防止の隙間から小学生が踏切内に侵入しています。列車の往来も多い踏切で、運転操縦操作も多い場所であり、運転士より何か対策を講じるべきとの提案がありました。

遮断桿を延伸できる限界長の調査を行い、300mm延伸させ対応しました。



施工前



施工後

(2) 2011 年度安全標語

『確かめる 心のゆとりに 事故はなし』

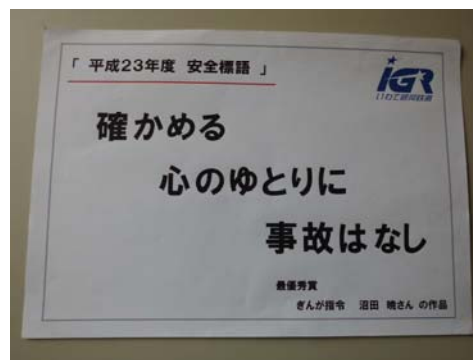
※この標語は全社員から募集し、170 点の応募の中から最優秀賞に選ばれたものです。各職場に掲示し社員の安全意識の高揚を図りました。

○ 2010 年度安全標語

急ぐな 省くな 慌てるな
基本動作で 「安全」 「安心」

○ 2009 年度安全標語

危険の芽 見る目 気づく目 予知する目
みんなで築こう安全職場



[2011 年度安全標語]

(3) 社員教育

ア 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考試験を行い、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（動力車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、国土交通省東北運輸局長より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。

2011年度は4名の新人運転士が誕生しました。



[技能試験（地上審査）]



[動力車操縦者運転免許証交付式－東北運輸局内]

イ 乗務員の定例訓練会等

乗務員には、乗務員養成センターの指導担当者が毎月の定例訓練会を実施して、知識・技能の維持向上に努めています。



[乗務員の定例訓練会]

ウ 乗務員への添乗指導

乗務員養成センターの指導担当者や本社担当者による列車への添乗指導を行い、運転技能の向上を図り、安全安定輸送やお客さまへのサービス向上に努めています。

2011年度は、運転士は240回、車掌は62回の添乗指導を実施しました。



[安全統括管理者による添乗指導]

エ 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。

2年目ごとのフォローアップ研修はシミュレータを用いた研修を実施します。

シミュレータは、普段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が、当社には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。

2011年度は、運転士19名、車掌6名にフォローアップ研修を実施し、そのうち、シミュレータを用いた研修は、運転士10名、車掌3名に実施しました。

オ 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。2011年度は23名の研修を実施しました。

カ 駅社員の研修

現在、駅のポイントや信号の取扱いは、通常ぎんが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、臨時の入換作業、あるいは装置の点検や故障などのときは、駅係員がポイントや信号を操作する必要があります。このことから、指令員が教官となり、駅社員に対し、運転取扱いに関する知識や技能の習得と向上を図るため、運転取扱訓練会を実施しています。

また、レール輸送等に伴う車両入換の際には、若手社員に制御盤やポイント等の取扱いを実際に行わせ、技術の継承にも努めています。



【補助制御盤の取扱い訓練】

キ 普通救命講習会の実施



【2011年度新入社員による普通救命講習会】

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。

2011年度は本社及び現場で計5回の講習会を実施し、39名が受講しました。

(4) 訓練会等

ア 実車運転訓練会

2011年10月7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、東北鉄道協会が推進する「技術力共有化事業」の一環として、協会加盟鉄道事業者中11社も参集して行う訓練会となりました。停止位置誤り、故障車両の救援、踏切故障、急病人発生、列車抑止手配などの訓練のほか、新しく場内に対する進行の指示運転、トンネル内での列車火災及び消防署と協力した地震発生時の避難誘導訓練を行いました。訓練会終了後は、社長、安全統括管理者をはじめとした、協力会社を含めた参加者による意見交換会を行いました。



【訓練後の意見交換会】

イ 非常参集訓練会等

2011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会を実施したほか、災害伝言ダイヤルの訓練や緊急地震速報への対応も併せて訓練し、いざというときに備えています。

ウ 断路器取扱訓練会

2011年11月22日、運輸管理所と株式会社東日本アメニテック盛岡運転営業所とが合同で、運輸管理所構内で断路器取扱訓練会を実施しました。

これは、冬季間に電車の屋根上やパンタグラフ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。13名が参加し、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－接地取付】

エ 社外訓練会

2011年9月16日 JR 貨物総合脱線復旧訓練会（盛岡貨物ターミナル駅構内）

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、後部標識の取扱い、携帯用信号炎管の取扱訓練を行いました。

この訓練会には、JR貨物様のご好意もあり、毎年参加させていただいております。

貨物列車に対してもIGR線内でのトラブルには対応が必要な当社にとっては、普段できない大変有意義な訓練会となっています。



【貨車の解放・連結訓練】

オ 復旧機材取扱訓練会



【復旧機材取扱訓練】

2011年10月25日に、株式会社東日本アメニテック盛岡運転営業所と合同で、復旧機材取扱訓練会を実施しました。これは事故等で電車が脱線したときなどに備えるため、各復旧機材の取扱いや、必要なワイヤー作業について行う訓練です。

油圧ジャッキで電車を横送りして一旦脱線させ、再度レールに戻す訓練が行われました。

なお、この訓練会では復旧機材の配備数についてもチェックが行われております。

（５）その他の安全活動

ア 鉄道テロ対策

当社では鉄道テロの未然防止と万が一発生時の迅速、適切な対応に向けて、マニュアルを作成して、レベルに応じた対応を講じています。

2011年度においても東北運輸局等の指導のもと、ゴールデンウィークなどには、警戒強化期間を設定して対応しました。



【非常ボタン】

イ 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。

※「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。（18 ページ イ 踏切でのお願い参照。）

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。）

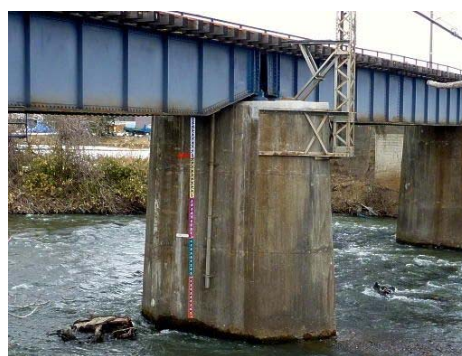
ウ 輸送影響の最小化

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。

2011 年度は気象通報関係規程類の見直しを行い、災害により輸送に大きな影響が生じることが予想される場合の注意報、警戒報伝達ルール強化を行いました。



【防災情報システム】



【水位計】

エ 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。

2011年度も乗務の停止に至るような事象は発生しておりません。



【アルコール検知器の使用】

オ SAS（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。

2011年度の間診表診断では、疑いのある運転士はありませんでした。

今後も定期的な検査を実施し、安心してご利用いただけるようにしてまいります。

カ 災害時非常用食料、飲料水の配備

2011年東日本大震災では、地震後食料品等の調達が困難となり、復旧作業にあたる社員などが苦慮したことから、その経験を踏まえ、列車内に取り残されたお客さま及び復旧作業にあたる社員等への対応分として、パン・ごはんの非常食料を1,800食分、非常用飲料水1,800本を導入し、駅などの各箇所へ配備しました。

VI お客さまとの連携

当社では、地域住民の方々、警察署、消防署及び学校など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) 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) 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、2011 年度は通行量の多い境田川原、元滝沢、第二鹿角及び上金田一等の合計 11 個所の踏切において、注意事項など記したチラシを配布して、安全通行を呼びかけました。

＜全国交通安全運動週間＞

春（5月11日～5月20日）

秋（9月21日～9月30日）



【秋の交通安全運動での踏切での活動】

(3) お客さまへのお願い

ア 列車妨害防止へのお願い

2011 年度は、鉄道施設侵入による輸送障害（遮断桿折損）が 11 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。

イ 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。）

ウ 農業用ビニール等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に保管、管理して下さい。

IGRは上下
8本が運休
強風で
近で電線にビニールが
付着し、同11時台
に盛岡〜いわて沼宮内
発着の上下線2本が運
休した。その後電柱の
付属設備に不具合が生
じ、復旧作業をしたた
め、同2時の盛岡〜滝
沢発着の上下線2本が
運休した。

【新聞記事 盛岡タイムスー2011年5月3日】

エ 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、駅係員や乗務員にお知らせ下さい。

オ 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。

VII 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】 IGR7000系電車における列車検査の様子（盛岡車両センター内）

発行／2012年6月