

2013 年度

安全報告書



Ⅰ GRいわて銀河鉄道株式会社

経営理念

**人を 地域を 未来へつなぐ、
かけがえのない鉄道をめざします**

経営目標

- 「安全・安心」を第一に、
地域の旅客輸送・日本の物流の担い手として、
より信頼される鉄道であり続けます
- 誰もが利用したくなるような、お客さまにやさしい、
魅力的な鉄道をめざします
- 地域のかかけがえのない足として、
将来にわたり健全で安定的な経営に努めます

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。

鉄道事業法第19条の4の規定に基づき、2013年度の「安全報告書」を取りまとめましたので公表します。

当社は、2002年の開業以来多くの方々のご支援・ご協力のもと、この間無事故を続けてまいりました。2013年度は11周年目と新たなステージに入ったことから、6月に新しい経営ビジョンを策定し、経営目標の第一に「安全・安心を第一に、地域の旅客輸送・日本の物流の担い手として、より信頼される鉄道であり続けます」と掲げ取り組んでまいりました。そのような中、9月には集中豪雨、2月には大雪等に見舞われましたが安全輸送を確保することができました。

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。

役員、社員ともに一丸となって、定められたルールをしっかりと守り、鉄道設備等の信頼性を確保してより安全・快適な鉄道輸送を確保してまいります。

これまでの皆様方のご協力に感謝申し上げますとともに、今後の一層のご支援をお願い申し上げます。

より質の高い安全輸送の実現につなげていくため、皆様からの声を輸送の安全に役立ててまいります。ご意見やご感想をお聞かせくださいますようお願い申し上げます。



2014年6月

I G Rいわて銀河鉄道株式会社
代表取締役社長 菊池 正佳

目 次

「2013 年度 安全報告書」

I. 安全に関する方針	
1. 安全綱領	1
2. 輸送の安全確保に関する基本的な考え方	1
3. 安全確保のための重点目標	1
4. 重点目標に対する実績	1
II. 安全管理体制	
1. 安全管理体制	2～3
2. 安全管理体制の強化	
(1) 現場長連絡会議	3
(2) 安全推進委員会・安全衛生委員会	3
III. 鉄道運転事故等の発生状況	
1. 鉄道運転事故	4
2. インシデント	4
3. 輸送障害	4
4. 最近の輸送障害件数	5
5. 行政指導等	5
IV. 安全のための投資	
1. 安全投資	6
2. 安全設備への投資	
(1) 踏切道の第一種化	6
(2) 警報灯の全方向型化	6
V. 輸送の安全確保のための取組み（安全文化の構築）	
1. 事故防止の取組み	
(1) 安全管理規程の変更	7
(2) 運転取扱実施基準の見直し	7
(3) 運輸安全内部監査の実施	7
(4) 安全総点検の実施	8
(5) 安全パトロールの実施	8
(6) 巡回・点検	8
(7) 適切な設備の維持管理	8
(8) ヒヤリ・ハット情報の収集と活用	9
2. 意見交換会	
(1) 社員と幹部との意見交換会	9
(2) 会社幹部との社員意見交換会	9
3. 安全標語の募集	
(1) 安全標語の募集	9
4. 社員の訓練等	
(1) 実車運転訓練会	10
(2) 非常参集訓練	11
(3) 緊急地震速報訓練	11
(4) 乗務員の定例訓練会	11
(5) 訓練線を活用した技術勉強会	11
(6) 他社訓練会への参加	12
(7) 乗務員のフォローアップ研修	12

目 次

「2013 年度 安全報告書」

(8) 乗務員への添乗指導	12
(9) 駅係員の訓練	12
(10) 普通救命講習会	13
(11) 乗務員の養成	13
(12) 設備関係社員の養成	13
5. 安全への取組み	
(1) 鉄道テロへの対策	14
(2) 輸送への影響の最小化	14
(3) アルコール検知器の使用	14
(4) S A S への対応	14
6. お客さまへのお願い	
(1) 踏切・線路内立ち入り等の事故防止について	15
(2) 踏切通行に係る主な注意事項について	15～16
VI. お客さまとの連携	
1. こども 110 番の駅	17
2. 列車妨害防止	17
3. ビニール等の架線への飛来防止	17
4. 迷惑行為の防止	17
5. 沿線にお住まいの皆さまへ	17
VII. 安全報告書へのご意見	
1. 安全報告書へのご意見	18

I.安全に関する方針

1. 安全要綱

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

2. 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」で次のように定め、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。

3. 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行い、列車事故（衝突・脱線・火災）や乗客の死亡事故・鉄道運転事故が発生する恐れがあると認められる事態などをいいます。

4. 重点目標に対する実績

2013 年度は、「重大事故・重大インシデント」は発生していません。

(単位：件)

年 度 項 目	2009	2010	2011	2012	2013
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

Ⅱ.安全管理体制

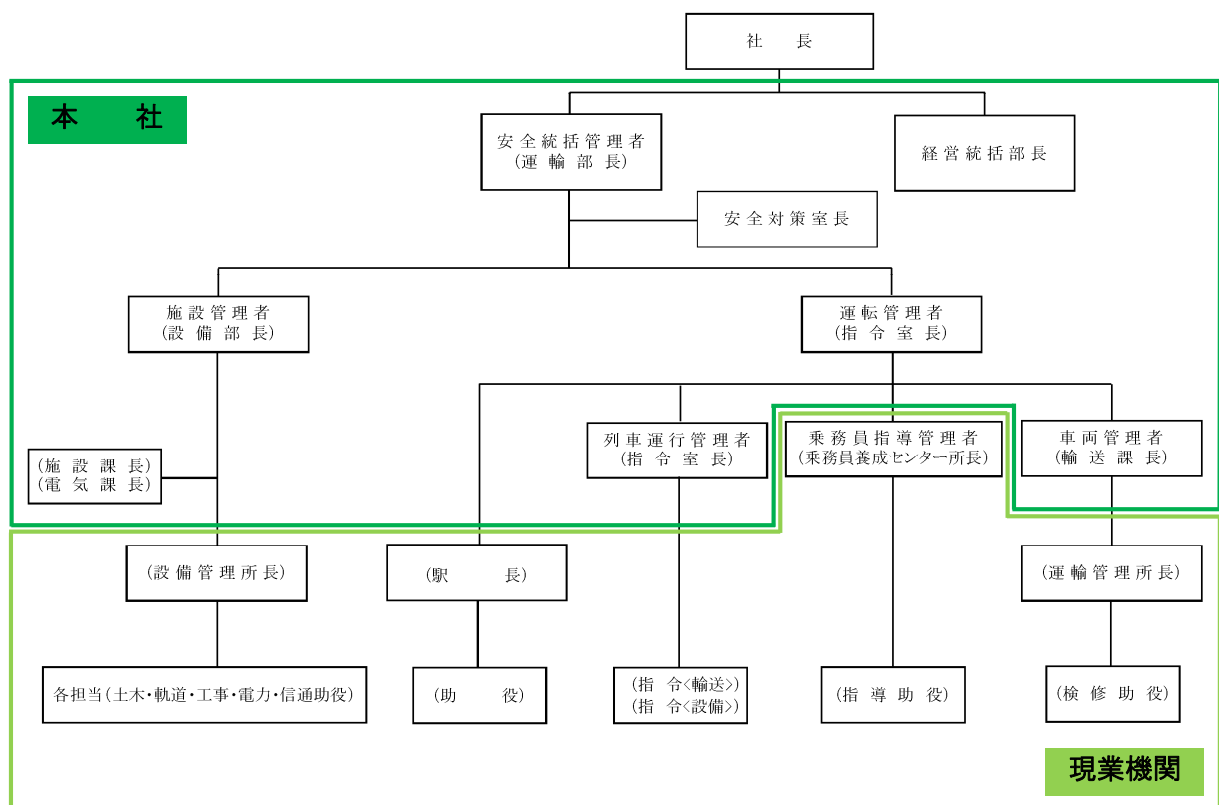
当社では、鉄道事業法の一部を改正する法律が2006年10月から施行されたことに伴い、安全管理体制を確立し、輸送の安全水準の維持および向上を図ることを目的として安全管理規程を制定しました。この規程には、輸送の安全を確保するための基本的な方針などのほか、鉄道事業における安全の確保に関する組織体制、責任者の役割と権限などを定めています。

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、安全管理体制を構築しています。

2013年7月の組織改編にともなう、各管理者の職名見直しと駅組織の役割りの明確化を図りました。

《輸送の安全確保に関する安全管理体制図》



Ⅱ.安全管理体制

1. 安全管理体制

《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 統 括 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. 安全管理体制の強化

(1) 現場長連絡会議

毎月開催される「現場長連絡会議」では、社長、安全統括管理者から本社部課長及び全現場長に「ＩＧＲ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」等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強化に向けて周知・徹底を図っています。

(2) 安全推進委員会・安全衛生委員会



【安全推進委員会】

社長、安全統括管理者及び各安全管理者以下本社部課長及び全現場長等が出席し、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・輸送障害等の発生状況、原因とその要因および再発防止対策や「ヒヤリ・ハット」「気がかり事項」、交通安全運動、火災予防運動などの各種運動を審議し、関係各部門間で情報の水平展開を図り、安全管理体制の向上に努めています。

また、ＩＧＲ安全衛生委員会を３ヵ月に１回開催し、労働安全・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、社員の健康管理や労働災害の防止に努めています。

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いたします。

当社では、事故等の報告及び処理を確実、迅速に行い、正しく把握し、もって再発防止を図ることを目的として、事故等の報告と分類に関するルールを定めています。

※「鉄道事故等報告規則」とは、鉄道事業法の規定による鉄道の事故、輸送障害、災害等についての国土交通大臣に届け出る場合の報告方を定めた規則をいいます。

1. 鉄道運転事故

2013 年度に発生した鉄道運転事故は 4 件でした。

※鉄道事故等報告規則では「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。

	項 目	件 数	特 記 事 項
1	踏 切 障 害 事 故	2 件	運休 4 本 遅延 17 本
2	鉄道人身障害事故	2 件	運休 6 本 遅延 20 本

※「踏切障害事故」とは、踏切道において、列車又は車両が道路を通行する人又は車両等と衝突し、又は接触した事故をいいます。

※「鉄道人身障害事故」とは、列車又は車両の運転により人の死傷を生じた事故をいいます。

2. インシデント

2013 年度に発生したインシデント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

2013 年度に発生した輸送障害は 9 件でした。

※「輸送障害」とは、鉄道におけ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をいい、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などをいいます。

Ⅲ.鉄道運転事故等の発生状況

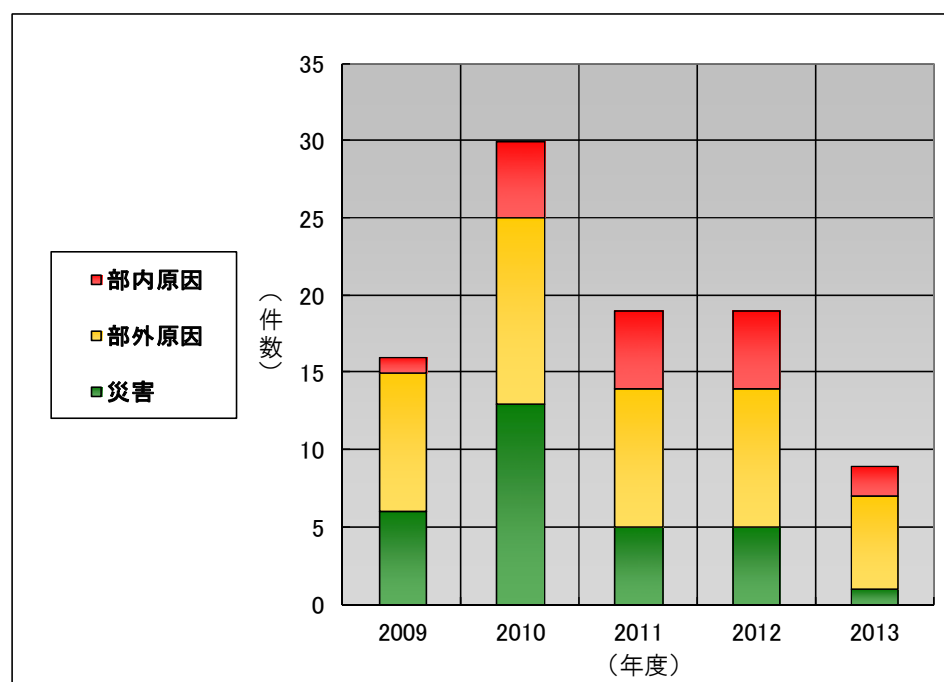
4. 最近の輸送障害件数

2009 年度からの 5 年間の輸送障害件数の推移は、以下のとおりとなっており、2013 年度は大幅に減少しております。

年度別 輸送障害件数

(単位：件)

		(単位：件)					
区分	年 度		2009	2010	2011	2012	2013
	原 因						
部内原因	保守作業誤り		0	0	1	1	0
	乗務員疾病		0	1	0	0	0
	線路故障		0	0	0	0	0
	車両故障		1	3	4	4	2
	転てつ装置故障		0	1	0	0	0
部外原因	異音感知		1	0	1	1	0
	線路内支障		1	2	2	2	2
	自殺		2	0	0	0	0
	飛来物		0	0	1	1	0
	妨害		0	0	1	1	0
	故障		1	0	0	0	0
	その他支障		4	10	4	4	4
	災害	地震	0	3	3	3	0
		雨	2	8	2	2	1
		風	1	0	0	0	0
雪		3	2	0	0	0	
合 計			16	30	19	19	9



「部内原因」とは、当社の車両、設備の故障などが原因によるものをいいます。

「部外原因」とは、線路内立ち入りや自殺など当社以外の原因によるものをいいます。

5. 行政指導等

2013 年度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

鉄道設備の安全性の維持・確保のため、設備投資・修繕を計画的に実施しております。2013年度の安全のための支出は設備投資額（建設費）で154,868千円、修繕費額で1,702,101千円となります。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みます。

2009年度からの5年間の安全のための設備投資・修繕費の状況は以下のとおりとなります。

（単位：千円）

年 度 項 目	2009	2010	2011	2012	2013
建 設 費	37,740	34,208	24,185	82,621	154,868
修 繕 費	1,546,689	1,471,015	1,507,820	1,612,059	1,702,101
合 計	1,584,429	1,505,223	1,532,005	1,694,680	1,856,969

2. 安全設備への投資

踏切障害事故は、鉄道運転事故の半数を占め、輸送障害等によってお客さま、地域の皆さまへ与える影響は大きなものとなります。

そのため、当社では行政機関、警察署等のご指導とご協力をいただきながら、踏切事故防止対策を推進しました。

(1) 踏切道の第一種化



【西法寺踏切】

いわて銀河鉄道線管内全 54 踏切のうち、唯一の第 3 種踏切であった西法寺踏切道に踏切しや断機を設置し、2013 年 12 月 6 日より第 1 種踏切として使用開始しました。

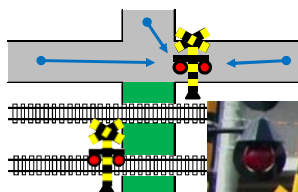
これは、踏切道での痛ましい事故が起こらないよう、踏切保安設備の安全性をさらに向上させるため実施しました。

西法寺踏切道の第 1 種化により、当社管内の全 54 踏切は全て第 1 種踏切となりました。

※「第 1 種踏切」とは、踏切警報機を設置し列車の接近を知らせると同時に、踏切しや断機により線路と道路をしや断する踏切をいいます。

※「第 3 種踏切」とは、踏切警報機を設置し列車の接近を知らせるが、踏切しや断機が設置されていない踏切をいいます。

(2) 警報灯の全方向型化



踏切道の直前横断対策として、踏切道の視認性向上を目的に自動車交通量や地形等を考慮しつつ、踏切警報灯の全方向対応型を推進しています。

【全方向警報灯】

V. 輸送の安全確保のための取組み（安全文化の構築）

1. 事故防止の取組み

（1）安全管理規程の変更

新・経営ビジョンの策定と組織改編に伴い、2013年7月1日に安全管理規程の変更を行い、東北運輸局長に届け出を行いました。

第2条第3項を「策定した施設、車両等にかかわる安全性の維持、向上のための施策は、経営ビジョンに基づくものとし、毎年度見直しを行う県出資等法人に係る中期経営計画書及びアクションプランによることとする。」と「経営ビジョン」の語句を加えて変更し、新しい経営ビジョンの意義を安全管理規程に反映させました。

（2）運転取扱実施基準の見直し

現行の運転取扱いが特に変更となるものではないものの、運転取扱いに従事する係員にわかり易く、また、規程の定める本質が正しく伝わるものに変更することで、更なる安全性の向上に役立つことを目的に、運転取扱実施基準を全面的に改正しました。東北運輸局長に届け出を行い、2013年8月1日に実施しました。

（3）運輸安全内部監査の実施

当社では、監査員による内部監査を2010年度から実施しています。監査員は社員が担当しています。2013年度は、社長、安全統括管理者及び経営統括部長へのヒアリングのほか、本社運輸部（指令事務室、ぎんが指令）と盛岡駅及び二戸駅へ、それぞれ有効性と適合性について監査を実施しました。不適合な事象はなく、指摘があった「記録の未作成」には改善を進めています。



【二戸駅内部監査】

※「有効性の確認」とは、安全管理体制が適正に運営され、有効に機能しているかの確認をいいます。

※「適合性の確認」とは、安全管理体制に関する規程・手順が適正に適合しているかの確認をいいます。

V.輸送の安全確保のための取組み（安全文化の構築）

1. 事故防止の取組み

（4）安全総点検の実施

多客輸送期間は、指令事務室内に輸送対策本部を設置し、社長を最高責任者として、社長・安全統括管理者・施設管理者による安全巡視、本社各部課長による現業機関業務状況の確認等、総点検を実施して安全輸送の確保に努めました。

《平成25年度安全総点検実施期間》

- ① GW期間中における輸送の安全確保について
平成 25 年 4 月 26 日～5 月 7 日
- ② 夏季における輸送の安全確保について
平成 25 年 7 月 26 日～8 月 25 日
- ③ 年末年始の輸送等に関する安全確保と安全総点検の実施について
平成 25 年 12 月 10 日～平成 26 年 1 月 10 日



【安全巡視での社長訓示】



【社長・安全統括管理者列車前頭巡視】

【現場長からの業務報告】

（5）安全パトロールの実施

輸送の安全を確保するため「経年による老朽設備」等を計画的にメンテナンスしています。様々な工事等を計画する場合は、事前に施工会社から工事計画書の提出を受け、設備管理所で検討会を開催して施工に際する保安体制や工事における施工方法等を検討します。また、施工当日は社員による安全パトロールを行って保安体制のほか、危険作業が無いかなどをチェックします。不備な点があった場合は、その場で注意喚起と指導を行っています。

（6）巡回・点検

設備管理所では、徒歩による巡視を定期的に行って線路及び線路に付帯する設備等の点検を実施しています。また、列車を利用した列車巡回を1週間に1回行って、体感による列車の揺れの確認や、沿線の環境変化等による危険箇所の把握に努めています。

そのほか、電気・軌道総合検測車で年4回、線路状態・架線状態等のデータを収集して、厳正な保守管理に努めています。

（7）適切な設備の維持管理

他会社で整備基準値を超える軌道変位を原因とした「貨物列車脱線事故」が発生したことから、国土交通省から各鉄道会社へ緊急点検の指示がなされました。当社では独自に電車についても緊急点検を実施しましたが、結果、設備・車両とも適切な維持・管理がなされていることが確認されました。

V. 輸送の安全確保のための取組み（安全文化の構築）

1. 事故防止の取組み

(8) ヒヤリ・ハット情報の収集と活用

鉄道運転事故や輸送障害等を未然に防止するためには「ヒヤリ・ハット」・「気がかり事項」を掘り起こして活用していくことが重要です。当社では、効果的な掘り起こしと活用に向け 2011 年 3 月に、「ヒヤリ・ハット」・「気がかり事項」報告手順書を作成して、重要な案件については「安全推進委員会」で審議するなどの取り組みを行っています。2013 年度は、81 件が提出され改善を図りました。

※「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いいます。

※「気がかり事項」とは、危険性を感じ、事故につながるのではないかと気がかりに思う事象をいいます。

2. 意見交換会

(1) 社員と幹部との意見交換会

2013年6月28日に就任した新社長の意向で、社員と会社幹部との意見交換会を7月に4回開催しました。本社と全現業機関の社員計73名と社長・安全統括管理者(取締役運輸部長)・施設管理者(取締役設備部長)等の会社幹部が出席。安全のほかサービスなどの幅広い多くの意見が出され、対応方針・対応時期を明確にして進めています。



【7月開催社員と幹部との意見交換会】

(2) 会社幹部との社員意見交換会

2013年9月、2014年2月に「会社幹部との社員意見交換会」を開催しました。これは、運輸安全マネジメントの推進にあたり、「情報伝達及びコミュニケーションの確保」に向けて毎年開催しているものです。

社長、安全統括管理者、設備管理者が出席し、当社の「経営ビジョン」に基づいて策定された「アクションプラン2013（行動計画）」への取組みをとおり、若手社員と意見交換・情報交換を行いました。



【2月開催会社幹部との社員意見交換会】

3. 安全標語の募集

(1) 安全標語の募集

安全標語は、委託社員を含む全社員を対象として毎年度募集しています。

2013 年度は、応募総数 218 点の中から右に掲載した最優秀賞の1点が「平成25年度安全標語」に選出されました。

また、最優秀賞1点と優秀賞30点は「日めくりカレンダー」として各職場に掲示され、安全意識の高揚に役立っています。

平成25年度安全標語

慣れた作業に見過ごす危険
見つめ直そう安全意識
小さな改善 大きな成果

平成25年度安全標語最優秀作品
経営企画部 長澤 一弘さんの作品



V.輸送の安全確保のための取組み（安全文化の構築）

4. 社員の訓練等

(1) 実車運転訓練会

当社では開業以来毎年度、訓練列車を運転して異常時を想定した「実車運転訓練会」を開催して「若手社員の異常時対応力の向上」等を図っています。

2013年度は社員、協力会社及び東北鉄道協会の「技術共有化事業」として東北鉄道協会に加盟する鉄道会社9社、岩手県警察本部、盛岡中央消防署玉山出張所の総勢135名が参加して10月28日に開催しました。

2013年度は、「列車抑止訓練」、「故障列車救援訓練」などの訓練のほか、「警察・消防と合同による鉄道テロへの対応訓練」を行いました。列車内での化学物資によるテロを想定したもので、いわて銀河鉄道では初めての試みでありましたが、テロ対策の強化と警察署・消防署との連携をより強めることができました。

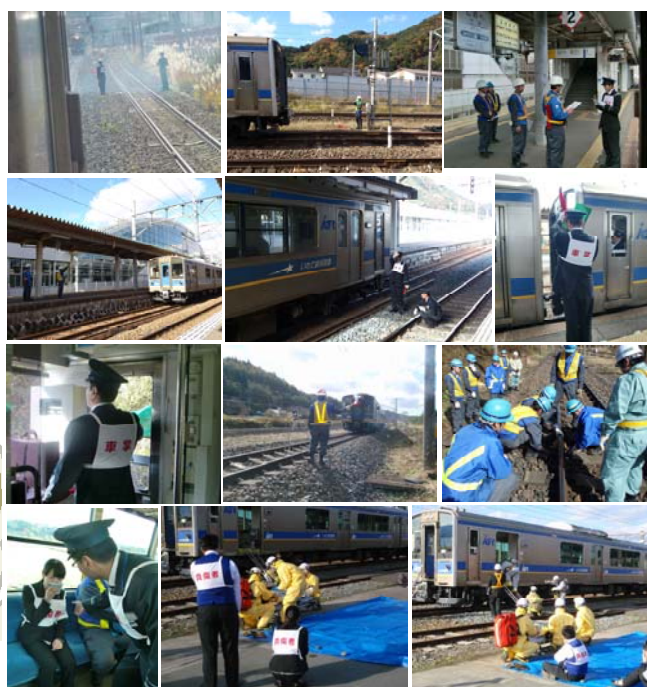


【警察署・消防署との連携】



【現地責任者の取扱い訓練】

※「現地責任者」とは、事故等発生現場で、社員、警察及び消防関係者等の安全確保と運転再開の可否等を判断する責任者をいいます。



【実車運転訓練会の様子】

V.輸送の安全確保のための取組み（安全文化の構築）

4. 社員の訓練等

(2) 非常参集訓練

2013年9月2日に「防災の日」の取組みとして、「震度6弱の地震が発生し、電話等が通じない」という設定のもと、社員が自律的に非常参集する訓練を実施しました。

このほか、情報伝達訓練、屋内からの避難誘導訓練や災害伝言ダイヤルの訓練もあわせて実施し、災害対応力の強化を図りました。



【情報伝達訓練】



【本社対策本部】

(3) 緊急地震速報訓練

2013年11月29日に防災意識の向上と、地震速報対応の更なる深度化を図るため緊急地震速報訓練を実施しました。

屋内や屋外様々な状況での具体的な対応と行動力を養い、お客さまや家族等の安全を守ります。

(4) 乗務員の定例訓練会

運転士は毎月、車掌は年10回、定例訓練を実施して知識・技能の維持向上に努めています。

写真は、当社運輸管理所留置線で行った異常時を想定した運輸管理所社員、盛岡駅社員合同の車両解放・連結訓練の様子となります。



【車両解放・連結訓練】

(5) 訓練線を活用した技術勉強会

設備管理所（軌道・土木・電力・信号通信）の若手社員が中心となって、好摩駅構内に設置した訓練線を活用し、勉強会を開催しています。

2013年度は3回開催し、「多系統と連携した訓練」ができ有意義な勉強会となっています。

技術勉強会のほか、知識・技能向上のための各種勉強会を開催して異常時に備えています。



【訓練線での技術勉強会】

V.輸送の安全確保のための取組み（安全文化の構築）

4. 社員の訓練等

(6) 他社訓練会への参加

2013年10月31日、盛岡貨物ターミナル駅で日本貨物鉄道株式会社東北支社主催の「平成25年度総合脱線復旧訓練」が開催され、当社から社長、安全統括管理者他18名が参加し、電気機関車脱線復旧訓練の見学と、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などを行いました。

また、乗務員の異常時対応訓練では主催者の要請を受け、当社社員が「指令員」としても参加しました。



【貨車の解放連結訓練】

(7) 乗務員の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、運転士は乗務開始後の3・6・12ヶ月目及び2年目に、車掌は6ヶ月目及び2年目にフォローアップ研修を実施しています。

運転台シミュレータを用いた研修も導入し、普段経験できない異常時や車両故障時の取扱い訓練等が効果的に実施できます。

当社には運転台シミュレータ設備がないことから、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おります。

2013年度は運転士が10名、車掌が1名、シミュレータ訓練を行いました。

(8) 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は、列車へ添乗指導を行い、乗務員の安全確保に向けた知識・技能の向上やサービス、職責の醸成に取り組んでいます。

【指導担当者による列車への添乗指導】

(9) 駅係員の訓練

駅のポイントや信号の取扱いは、通常ぎんが指令が列車の運行を制御する装置により、自動制御しています。

しかし、駅構内での車両の入換、設備の点検、あるいは「故障などで輸送への障害」が発生したときには、駅でポイントや信号の操作をする必要があります。

このため、駅係員への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開催しています。

若手社員へは制御盤の取扱い訓練も行い技術継承を図っています。



【運転取扱訓練会】

V.輸送の安全確保のための取組み（安全文化の構築）

4. 社員の訓練等

(10) 普通救命講習会

当社では毎年度、消防署員を講師に迎え、社員を対象として「AED（自動体外式除細動器）普通救命講習会」を開催しています。

2013年度は3回開催し、計30名の社員が受講しました。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、人口呼吸・心肺蘇生・AED操作方法などの実技訓練を行って緊急時に備えています。なお、普通救命講習会は新入社員教育のカリキュラムにも取り入れて普及を図っています。



【普通救命講習会の様子】

(11) 乗務員の養成



乗務員は、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。

運転士及び車掌の養成は、乗務員養成センターで行っています。

【乗務員養成センター運転士（転換養成）
・車掌講習（戻し教育）開講式】

運転士の養成は、「新規養成」と「転換養成」がありますが、「新規養成」は、国土交通省の国家試験（動力者操縦者運転免許試験）を受験しています。

それには駅員、車掌等を経験した社員に対して社内選考試験を行って、乗務員養成センターで運転法規、車両構造、運転理論などの学科講習を行い「国土交通省の筆記試験」を受験させます。筆記試験の合格者に対しては、運転操縦や非常時の措置、応急処置の方法などの技能講習を行い、「国土交通省の技能試験」に臨みます。

当社では、技能試験に合格して動力車操縦者運転免許証の交付を受けた後も、「単独乗務教育（一人での乗務に備えさらに行う補完教育）」を重ね、社内での判定に合格してはじめて一人で乗務できるように定めています。

※「転換養成」とは、既に甲種電気車運転免許を有している者に対して、これまでの運転車種を転換（変更）してIGR7000系電車を運転できるようにするために行う養成をいいます。

(12) 設備関係社員の養成

設備関係社員の知識・技術力向上を図るため、社内研修のほかに外部研修施設を活用した研修を行っています。

2013年度は、東日本旅客鉄道株式会社「JR東日本総合研修センター」、東日本旅客鉄道株式会社盛岡支社に研修を委託し、施設・電気関係社員の述べ56名が受講しました。日常業務のほか、各種資格取得等につなげています。

V.輸送の安全確保のための取組み（安全文化の構築）

5. 安全への取組み

(1) 鉄道テロへの対策

「鉄道テロ対応取扱マニュアル」を作成して、鉄道に対するテロの防止対策とテロ発生時の取扱い方法等を明確にして対応しています。2013 年度も東北運輸局通達等にもとづき、危機管理レベルに応じた取組みを行いました。また、実車運転訓練会では、警察・消防関係者も参加して「列車内での化学物質を使用したテロ」を想定した訓練を行いました。

(2) 輸送への影響の最小化

ぎんが指令では、「防災情報システム」の情報や日本気象協会からの気象情報等を収集し、現業機関へ適時提供して、迅速な初動体制がとれるようにしています。また、災害が予想される場合はあらかじめ対策本部を設置するなどして自然災害などに対応しています。

※「防災情報システム」とは、地震、降雨、風、積雪、河川水位などの自然災害に対応するため、沿線に設置した計測機器から列車の運行を規制する情報等が配信され、輸送の安全を確保するシステムをいいます。

(3) アルコール検知器の使用

乗務員には事故防止にむけ厳正な資質・健康管理が求められます。運輸管理所では、運転士と車掌は出勤点呼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います。



【アルコール検知器の使用】



【表示の確認】

(4) SASへの対応

交通事故や労働災害の発生で SAS（睡眠時無呼吸症候群）が社会的な問題になったことを踏まえ、2007 年度から運転士に対して SAS の検査を行っています。

3 年に 1 度、専門医による問診表診断を行い、疑いのある場合はさらに精密検査を行って、SAS による事故を未然防止しています。

V.輸送の安全確保のための取組み（安全文化の構築）

6. お客様へのお願い

(1) 踏切・線路内立ち入り等の事故防止について

踏切の無理な横断や線路内無断立ち入りによる列車との事故は、多くの場合、生命にかかわる重大な結果を招きます。当社では、沿線行政機関や町内会組織及び警察署等の皆さまのご指導とご協力をいただきながら、全国交通安全運動、交通事故防止県民運動等を通して事故防止を呼びかけております。

しかしながら、これら事故は増加傾向にあり、2013 年度公衆が列車と衝撃した事故は、残念ながら発生した4件とも人命が失われる悲しい状況となりました。

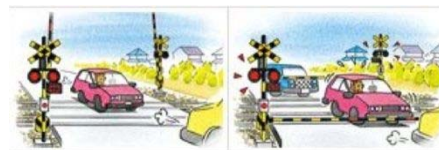
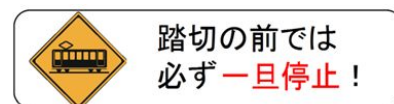
当社では列車の安全確保に今後も努力を継続してまいります。皆さまの一層のご理解とご協力をお願いいたします。

(2) 踏切通行に係る主な注意事項について

《踏切の前では必ず「一旦停止」し安全確認！》

踏切の前では必ず**一旦停止**して、前方の滞留状況などもよく確かめて、安全を確認してから通行してください。

踏切の向こう側が詰まっている時は、たとえ警報機が鳴っていないなくても進入しないでください。



《警報器が鳴り始めたら、無理な横断はしない！》

警報機が鳴り始めたら、踏切内は進入禁止です。



決して無理な横断はせず、踏切前で必ず止まってください。

万が一、踏切の中に閉じ込められたら・・・

そのままあわてず踏切の外に出てください。



車をゆっくり前進させるとしゃ断ポールは前方に跳ね上がります。

V.輸送の安全確保のための取組み（安全文化の構築）

6. お客様へのお願い

(2) 踏切通行に係る主な注意事項について

もし踏切で車が動かなくなったら・・・

踏切に設置してある「**非常ボタン**」をカバーの上から強く押してください。信号機が作動して列車に異常を知らせます。その後、ぎんが指令に連絡してください。

踏切内で閉じ込められた人や車を見かけた場合は、ためらわず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。

連絡先は非常ボタンの下に掲示してあります。



【非常ボタン】



踏切や線路内で
トラブルが起きたら

ぎんが指令

フリーダイヤル
(携帯からもOK)

0120-674140

まで連絡してください

※非常ボタンは、いわて銀河鉄道線管内では全踏切の両側に設置されています。

《制限表示の高さを超える車は絶対進入しない！》

踏切には高さ制限（4.5m）があります。制限を超えた車両等が通行すると感電や架線切断等、大事故の危険があります。



クレーン車・ユニック車のアームのしまい忘れ等には特に注意が必要です。

《踏切以外の線路の中を歩行したり、線路の近くで遊んだり、
また、踏切以外の場所で線路を横切ったりしない！》

列車との衝突事故は、本人のみならず多くの方々を危険にさらします。
無理な横断は絶対におやめください！！

VI.お客さまとの連携

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、鉄道事業者では全国的に「こども 110 番の駅」の取り組みを実施しています。

当社では、社員配置駅に「こども 110 番の駅」のステッカーを貼り、子供が駅に助けを求めてきた場合などに、子供の保護や 110 番通報ができるようにしています。



2. 列車妨害防止

不審物や不審者、線路への支障物などを発見した場合は、直ちに「ぎんが指令」までご連絡ください。〔フリーダイヤル(携帯からもOK)0120-674140〕

列車の安全運行にご協力をお願いいたします。

3. ビニール等の架線への飛来防止

ビニール等が風で飛ばされて架線に絡むと、列車の運行に大きな支障が生じます。

列車が運行できなくなるなど、お客さまに大きなご迷惑がおよびます。

農業用ビニール等が風に飛ばされないよう、適切な「保管・管理」をお願いいたします。

【ビニール等飛来イメージ】



4. 迷惑行為の防止

駅、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、駅係員や乗務員までお知らせください。

5. 沿線にお住まいの皆様へ

安全な列車運行のため、鉄道設備は定期的なメンテナンスが必要です。

工事を行う際は、極力ご迷惑をおかけしないように努力いたします。

沿線にお住いの皆さまのご理解とご協力をお願いいたします。

Ⅶ.安全報告書へのご意見

1. 安全報告書へのご意見

当社の安全に関わる取組みや本報告書へのご意見、ご感想につきまして、「IGRいわて銀河鉄道ホームページ」にて承っております。

IGRいわて銀河鉄道ホームページアドレス (<http://www.igr.jp/>) 画面下段右側にある「お問い合わせ」からお進みいただき、「お問い合わせ、ご意見・ご要望の受付」フォームをご利用ください。

【表 紙】実車運転訓練会での列車解放訓練



【編 集】

I G Rいわて銀河鉄道株式会社

経営企画本部 経営統括部 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

2014年6月発行