

2014 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 IGR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、2014年度の「安全報告書」を取りまとめましたので公表にあたり、ごあいさつを申し上げます。

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、一貫して「安全」を最優先課題として取り組みを進め、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」と掲げて、2014年度は更なる社員の安全資質向上に向けた教育態勢の充実や、鉄道設備の信頼性の確保等を図ってまいりました。そのような中、10月には開業以来5期連続の鉄道運転無事故事業者表彰を受賞することができました。

しかしながら、その後事故につながりかねない事象も発生するおそれがあったことから、様々なリスクの洗い出しと対策の万全を進めてまいりました。今後もお客さまと地域の皆様の期待に応えるべく安全輸送の確保に努力してまいります。

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。

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・快適な鉄道輸送を目指してまいります。

これまでの皆様方のご協力に感謝を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。



2015年6月
IGRいわて銀河鉄道株式会社
代表取締役社長 菊池 正佳

目次

「2014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. 2014年度の輸送障害概況	6
6. 行政指導等	6
IV. 安全のための投資	
1. 安全投資額	7
2. 車両への投資	
(1)IGR7000系電車の機器更新	7
(2)IGR7000系電車集電装置の更新	8
(3)IGR7000系電車前面下部覆いの大型化	8
3. 地上安全設備への投資	
(1)継電連動装置への取替	8
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)アクションプランの作成と推進	9
(2)運輸安全マネジメントの推進（運輸安全内部監査の実施等）	9
(3)安全総点検の実施	10
(4)東北運輸局安全総点検の実施	10
(5)安全パトロールの実施	11
(6)巡回・点検	11
(7)社会資本の維持管理及び更新に関する任意調査	11
(8)ヒヤリ・ハット情報の収集と活用	11
2. 意見交換会	
(1)社員と幹部との意見交換会	12
(2)会社間の社員意見交換会	12
(3)職場間の意見交換会	12
3. 安全標語の募集	
(1)安全標語の募集	12
4. 社員の訓練等	
(1)実車運転訓練会	13
(2)非常参集訓練	14

目次

「2014 年度 安全報告書」

(3) 緊急地震速報訓練	14
(4) 定例訓練と自主活動での訓練	14
(5) 訓練線を活用した技術勉強会	14
(6) 線路等の警備に対する勉強会	15
(7) 協力会社と連携した訓練	15
(8) 他社訓練会への参加	15
(9) 他社施設を活用した訓練	15
(10) 駅係員の訓練	16
(11) 普通救命講習会	16
(12) 乗務員の養成	16
(13) 設備関係社員の養成	16
5. 安全への取組み	
(1) 鉄道テロへの対策	17
(2) 輸送への影響の最小化	17
(3) アルコール検知器の使用	17
(4) 新型インフルエンザへの対応	17
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	18
(2) 踏切通行に係る主な注意事項	18
(3) 踏切でのトラブル対処法	19~20
(4) その他	21
VI. 表彰受賞	
1. 鉄道運転無事故事業者表彰	22
2. 人命救助に感謝状	22
3. 事故防止の協力を感謝状	22
VII. お客さまとの連携	
1. こども 110 番の駅	23
2. 列車妨害防止	23
3. ビニール等の架線への飛来防止	23
4. 迷惑行為の防止	23
5. 沿線にお住まいの皆さまへ	23
VIII. 安全報告書へのご意見	
1. 安全報告書へのご意見	24

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、「安全管理規程」で次のように定め、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

2014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)

項目 \ 年度	2010	2011	2012	2013	2014
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

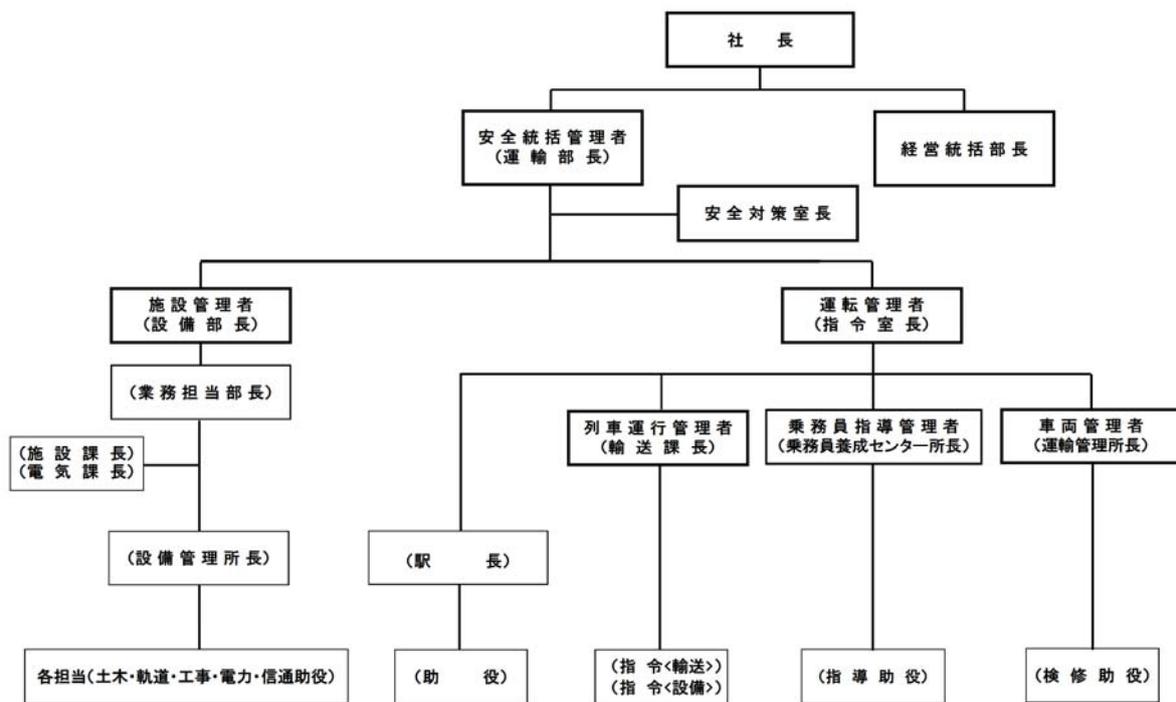
Ⅱ.安全管理体制

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、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、経営トップの安全確保に関する責務や、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、施設管理者、乗務員指導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。

《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、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並びに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、再発防止対策および「ヒヤリ・ハット」「気がかり事項」、交通安全運動、火災予防運動などを審議し、関係各部門間で情報の水平展開を図って、安全管理体制の向上に努めています。

また、IGR安全衛生委員会は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て、社員の労働災害防止や健康管理に努めています。

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、国土交通省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。

当社では、事故等の報告と分類に関するルールを定め、事故を正しく把握して、再発事故防止に努めています。

※「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、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

2014 年度は踏切障害事故が 1 件発生しました
踏切が鳴動中にもかかわらず、自動車（タクシー）が無理に踏切内に進入して列車と衝突した外部からの原因によるものです。

	項 目	件 数	特 記 事 項
1	踏 切 障 害 事 故	1 件	運休 9 本 遅延 13 本

※鉄道事故等報告規則では、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、鉄道物損事故を鉄道運転事故といいます。

※「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。

2. インシデント

2014 年度は、速度規制の通告漏れによる速度超過が 1 件発生しました。

※「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

2014 年度に発生した輸送障害は 20 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

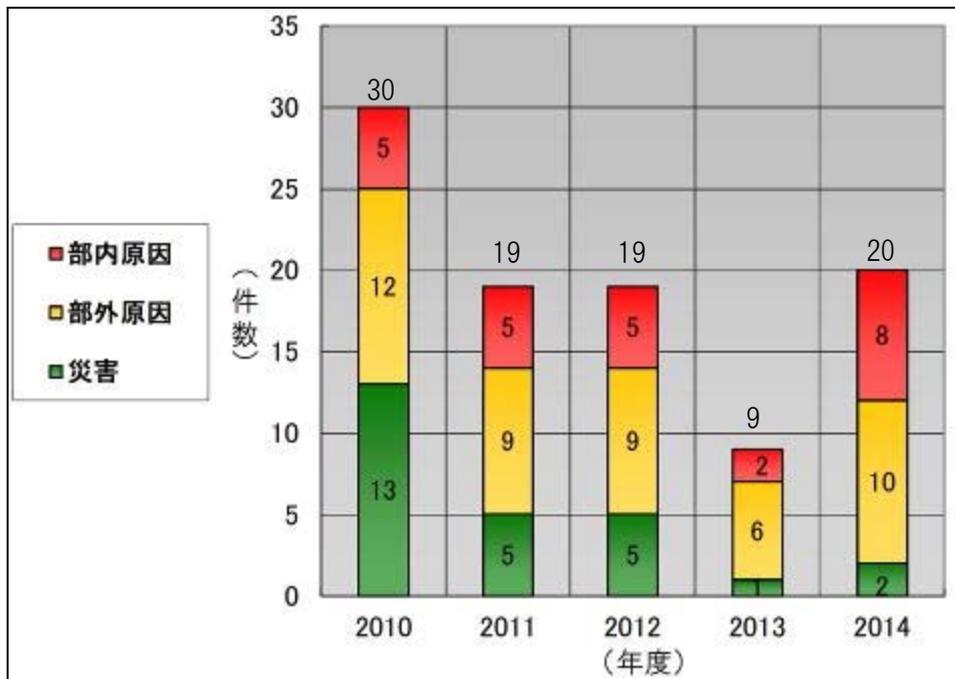
4. 最近の輸送障害件数

2010年度からの5年間の輸送障害件数は、次のようになっております。
2014年度は20件発生しました。

年度別 輸送障害件数

(単位：件)

区分	年度		2010	2011	2012	2013	2014	
	原因							
部内原因	保守作業誤り		0	1	1	0	0	
	速度超過		0	0	0	0	1	
	乗務員疾病		1	0	0	0	0	
	線路故障		0	0	0	0	0	
	車両故障		3	4	4	2	5	
	転てつ装置故障		1	0	0	0	0	
	その他故障		0	0	0	0	2	
部外原因	異音感知		0	1	1	0	0	
	線路内支障		2	2	2	2	2	
	自殺		0	0	0	0	0	
	飛来物		0	1	1	0	0	
	妨害		0	1	1	0	0	
	故障		0	0	0	0	0	
	その他支障		10	4	4	4	8	
	災害	地震		3	3	3	0	1
		雨		8	2	2	1	1
		風		0	0	0	0	0
		雪		2	0	0	0	0
合計		30	19	19	9	20		



「部内原因」とは、当社の車両、設備の故障などが原因のものをいいます。
「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。

Ⅲ. 鉄道運転事故等の発生状況

5. 2014 年度の輸送障害概況

輸送障害件数 20 件を分類すると、部内原因 8 件（うち 1 件はインシデント）、部外原因 10 件、災害によるものが 2 件でした。

(1) 部内原因

部内原因 8 件のうち、最も多い発生は車両故障(5 件)でした。

故障の原因、背後要因等をしっかり分析し、再発防止に向け対策の強化に努めています。

【車両故障の概要】

6 月、7 月には低圧用ジャンパ栓等の電気回路へ雨水が侵入し、車両走行に不具合が発生しました。

【実施した対策等】

全 7 編成の一斉点検を行い、各車両のジャンパ栓のパッキン更新、防水材塗布等による防水処理の強化を実施しました。

なお、車両故障が発生した当該車両は、低圧用ジャンパ栓一式を交換しました。

※「ジャンパ連結器」とは、車両間の電気回路の引き通しを行うもので、ジャンパ栓とジャンパ栓受からなります。

(2) 部外原因

部外原因 10 件は、沿線火災、鼠害及び落雷（通信装置異常）等により列車に運休や遅延が発生したもので、前年度に比べ 4 件増加しました。

(3) 災害

2010 年度からの 5 年間では、地震・雨・風・雪による輸送障害は減少傾向にありますが、今後も災害への安全対策を進めてまいります。

6. 行政指導等

2014 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. 安全投資額

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。2014年度の安全のための支出は、設備投資額（建設費）93,031千円、修繕費額1,998,254千円で、過去最多の合計金額となりました。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。

2010年度以降5年間の状況は以下のとおりです。

（単位：千円）

年度 項目	2010	2011	2012	2013	2014
建設費	34,208	24,185	82,621	154,868	93,031
修繕費	1,471,015	1,507,820	1,612,059	1,702,101	1,998,254
合計	1,505,223	1,532,005	1,694,680	1,856,969	2,091,285

※「建設費」とは、鉄道事業固定資産の建設に要した費用をいいます。

※「修繕費」とは、鉄道事業固定資産の機能維持、現状の回復等に必要な費用をいいます。

2. 車両への投資

当社では、車両電子機器の経年劣化による車両不具合等への対策として、全7編成に対して次の工事を実施することにしておりますが、2014年度は5編成が完了し、残る2編成は2015年度に行う計画です。

5編成へ投資額は、221,527千円でした。

(1) IGR7000系電車の機器更新



【制御機器の更新】

電車の走行に重要な主変換装置（C I装置）、ブレーキ装置等を全て更新し、合わせて大幅な機器構成の変更を行っています。回路の二重系化も行われ、輸送障害の軽減を図ることができます。ブレーキ装置は全編成が電力回生ブレーキに統一されます。

※「主変換装置（C I装置）」とは、IGR7000系電車走行に必要な主回路（電動機等で構成）を制御するための、電子機器で構成された重要な装置です。

※「電力回生ブレーキ」とは、電気ブレーキの一種で、運転士がブレーキ操作を行うことで電車が発電したブレーキに使用する電力のうち、余分となった電力を架線に戻ることができるブレーキ装置で、電力の効率的利用を図ることができます。

IV.安全のための投資

2. 車両への投資

(2) I G R7000 系電車集電装置の更新



【菱形パンタグラフ】

従来の菱形パンタグラフを、着雪が少なく架線への追従性が良いシングルアームパンタグラフに変更。



【シングルアームパンタグラフ】

(3) I G R7000 系電車前面下部覆いの大型化



【従来のスノープラウ等】



【スノープラウ等の大型化】

これまでのスノープラウ及び前面下部覆いは、豪雪時には雪の抱き込みによる難航が発生したほか、跳ね上げた雪や氷塊で床下電気配線等に損傷が生じたことから、大型化を行いました。万が一の踏切事故、動物との衝撃等にも威力を発揮します。

3. 地上安全設備への投資

当社では安全輸送の確保に向け、地上の各種安全設備の強化を計画的に進めております。

(1) 継電連動装置への取替

当社の駅の輸送にかかわる連動装置は、電子回路で構成された「電子連動装置」を使用しておりますが、経年化対策にともない、設備寿命の長期化等が図れる「継電連動化」を行うことにしました。これまで岩手川口駅の工事を終えており、2014年度は一戸駅の工事を完了しました。今後も計画的に工事を行い安全・安定輸送を確保してまいります。

一戸駅継電連動化への投資額は、108,936千円でした。



【電子連動装置】

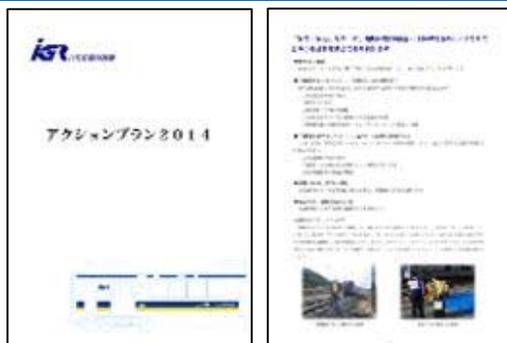


【継電連動装置】

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) アクションプランの作成と推進



当社では、安全管理規程第2条第3項に、安全に関する基本的な方針として「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アクションプラン等による」ことを定めています。

【アクションプラン2014】

「アクションプラン」は、経営ビジョンにもとづく単年度事業計画（行動計画）をいい、当初の名称は異なっておりましたが、2004年度から策定を開始して現在に至っております。

2014年度アクションプラン「安全」への取組みでは、経営目標の「安全・安心を第一に、地域の旅客輸送・日本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。」を達成するため、重点事項5、具体的取組大項目10、具体的取組細目37を四半期ごとにトレースし、進捗状況を確認しながら進めました。各項目において当初の目的を達成することができました。

(2) 運輸安全マネジメントの推進（運輸安全内部監査の実施等）

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、部内・部外研修を行って育成を図り、現在は若手社員を主体に構成しています。

2014年度は、運輸管理所・乗務員養成センター、設備管理所に対して、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、今後不適合事項となる可能性を有している「観察事項」について改善を進めています。



【運輸管理所内部監査】



【設備管理所内部監査所見説明】

※「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・手順に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

(3) 安全総点検の実施

春・夏・年末年始の各多客輸送期間は、指令事務室内に社長を本部長とした輸送対策本部を設置し、社長・安全統括管理者・施設管理者による職場安全巡視、本社各部課長による現業機関連業務状況確認等の総点検を実施しました。

《2014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
4月25日～5月7日
- ② 夏季における輸送の安全確保について
7月26日～8月24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
12月10日～2015年1月10日



【安全巡視での社長訓示】



【現場長からの業務報告】



【社長・安全統括管理者列車前頭巡視】

(4) 東北運輸局安全総点検の実施

12月12日に「年末年始の輸送等に関する東北運輸局安全総点検」が実施されました。

これは、特に大量の輸送需要が発生し、人流・物流が集中する年末年始は、ひとたび事故等が発生した場合には大きな被害が予測されることから実施されたもので、当社では社長・会社幹部から取組状況の説明を行いました。

取組不足等の指摘事項はありませんでした。



【取組み状況報告】



【列車添乗点検】



【乗務員点呼の点検】

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

(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。計画にあたっては、事前に施工会社から工事計画書の提出を受け、検討会を開催して保安体制や工事における施工方法等の安全を確認しますが、施工当日は社員による安全パトロールを行い、保安体制、危険作業の有無等をチェックし、不備な場合はその場で指導を行っています。

(6) 巡回・点検

線路及び線路に付帯する設備は、徒歩による巡視と列車を利用した列車巡回を定期的に行っています。列車巡回は体感による列車動揺の把握、沿線の環境変化等による危険箇所の把握を行うもので、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) 社会資本の維持管理及び更新に関する任意調査

当社の鉄道設備における適正な維持・管理について、10月31日と11月5日の両日「総務省東北管区行政評価局による任意調査」が実施されました。いずれの項目においても指摘事項はなく、当社の安全・安定輸送確保への取組みに評価をいただきました。

【調査の状況】



※ この任意調査は、鉄道施設の効率的かつ計画的な維持管理を推進し、安全な鉄道輸送を確保する観点から、鉄道事業者における鉄道施設の維持管理・安全対策の取組み及び国における鉄道事業者に対する監査等の実施状況を調査して、関係行政の改善に資するために実施されたものです。

(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組みを行っています。2014年度は、78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、ハット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。

【2014年度の主な改善事例】

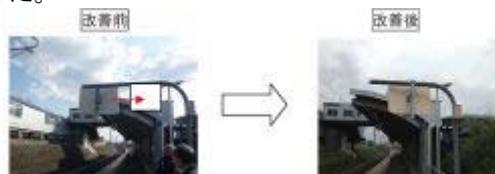
改善テーマ「巣子駅下りホームワンマンミラーの視認性向上」
乗務員から「気がかり事項」として報告されました。

① 改善の必要性

駅ホームがカーブしているため、下りホームのワンマンミラーが確認しにくい状況であった。

② 改善概要

列車運転室から検証しながら、ワンマンミラーを最も視認性の良い位置・角度に移転・調整を行いました。併せて列車後部位置付近のホーム照明照度の向上を図りました。



V. 輸送の安全確保のための取組み（安全文化の構築）

2. 意見交換会

(1) 社員と幹部との意見交換会

社員と会社幹部との意見交換会を7月15日に開催しました。意見交換会に先立ち安全対策室長が、運輸安全マネジメント「制度の概要と評価の実際」と、当社の安全報告書から「輸送の安全確保の取組み（安全文化の構築）」について講習を行いました。

社長、安全統括管理者等が出席した意見交換会では、安全のほかサービスなど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) 会社間の意見交換会

10月23日に「他社との意見交換会」を開催しました。

会社境界での保守作業や災害時の対応方について、列車運行の安全・安定輸送に支障をきたさないようにするため、互いの輸送担当者、設備担当者などが出席して、問題点や解決策等を確認しました。



【会社間の業務意見交換会】

(3) 職場間の意見交換会

運輸管理所、ぎんが指令、盛岡駅Gなどが意見交換会を開催しました。8月に開催したぎんが指令と運輸管理所間の意見交換会では、安全・安心の提供、お客さまの視点に立ったサービスを創り上げるにはチームワークが欠かせないとして、異常時対応の事象を一つひとつ振り返って現場へのサポート体制や連絡体制を再確認しました。



【職場間の業務意見交換会】

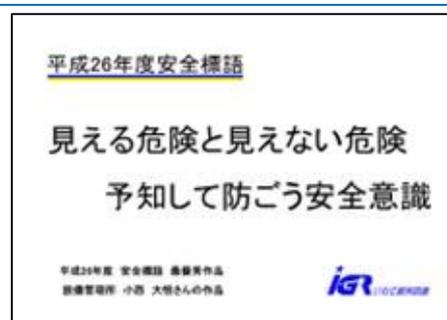
3. 安全標語の募集

(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。

「平成26年度安全標語」は、応募総数194点の中から右に掲載した標語1点が最優秀賞に選出されました。

最優秀賞標語は全職場に掲出し、また、最優秀賞と優秀賞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。



【最優秀安全標語】

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、異常時への適切な対応と技術力の向上を目的に、訓練列車を運転して「実車運転訓練会」を開催しています。

2014年度は9月18日に社員・協力会社87名、東北鉄道協会「技術力共有化事業」として東北鉄道協会に加盟する鉄道会社7社から33名、盛岡東警察署、盛岡中央消防署玉山出張所等から計21名、総勢141名が参加して開催しました。

警察署・消防署とは、合同で「踏切人身事故への対応訓練」を行って連携強化を図りました。

主な訓練の様子を紹介します。

① 病人発生時の対応訓練

当社では沿線を含めた岩手県北エリアから安心して通院できる総合通院サービス「IGR 地域医療ライン」を2008年11月に始めました。

安心感を頼りにお客さまも増えつつあります。それに伴い、体の不自由なお客さまがお一人でご乗車になるケースや、体調が急変し救急搬送されるケースも増加傾向にあることから、アテンダントが「引継書(メモ)」をもとに、駅員や救急隊員へ迅速かつ正確な情報を引継ぐことを目的とした訓練を実施しました。【アテンダント対応訓練】



【駅係員対応訓練】

② 列車抑止訓練（現地訓練）

レール傷を発見した設備係員が可搬式特殊信号発光機で列車防護を行い、必要器具の手配等応急金具の取付け等を行って、手信号で列車を安全に通過させるまでの訓練を実施しました。



【レール傷発見による応急金具取付け訓練】

③ 踏切人身事故への対応訓練



【合同訓練状況】

列車が踏切道で遮断かんをくぐり進入した自動車と衝突。自動車は大破し運転手は意識不明、列車内乗客の一人が転倒して右足を骨折したとの想定。

お客さまの救済及び警察・消防関係者への二次災害の防止を図るため、合同で訓練を実施しました。



【警察署・消防署との合同訓練】

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

9月1日に「防災の日」の取組みとして、「震度6弱の地震が発生」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。

昨今は鉄道事業者においても、集中豪雨などの災害が多く発生していることから、訓練会では情報伝達・屋内からの避難誘導・災害伝言ダイヤルの訓練を実施して災害対応力の強化を図りました。



【情報伝達訓練】



【発電機取扱い訓練】

(3) 緊急地震速報訓練

11月5日に防災意識の向上と、地震速報対応の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・屋外様々な状況での具体的な対応と行動力を養って、お客さまや家族等の安全を守ります。

(4) 定例訓練と自主活動での訓練会

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。

そのほか、運輸管理所では社員から寄せられた業務上の不安や疑問等を集めてテーマを決め、知識と技能の向上を図る勉強会を開催しています。

2014年度は、A T S動作の取扱い、退行運転の取扱いなどをテーマとして現車訓練を実施しました。



【自主活動での訓練会】

(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）では、毎月行う「安全勉強会」のほか、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て技術勉強会を開催しています。

2014年度は2回開催、「多系統と連携」した訓練を行いました。



【「分岐器」の復旧訓練】

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) 線路等の警備に対する勉強会

設備管理所では、6月10日と11日の両日、雨等による災害防止と損害の軽減に向けて、対策方法と万全な警備のための説明会を開催しました。



【現地での説明会】

(7) 協力会社と連携した訓練

9月25日、運輸管理所で協力会社と合同で脱線復旧訓練を実施しました。油圧ジャッキによる台上げ、横送り作業などを一つひとつ確認しながら行いました。



【脱線復旧訓練】

(8) 他社訓練会への参加

9月12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「平成26年度総合脱線復旧訓練」が開催され、当社からは社長、安全統括管理者他18名が参加して乗務員異常時取扱い訓練の見学、貨車の解放・連結訓練、携帯用信号炎管の取扱訓練を行いました。

また、主催者の要請を受け、当社ぎんが指令が「指令員」としても参加しました。



【ぎんが指令員の参加】



【貨車の解放・連結訓練】



【携帯用信号炎管の取扱訓練】

(9) 他社施設を活用した訓練

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。

フォローアップ研修では他社へ委託して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の取扱訓練等を行っています。

2014年度は、運転士14名、車掌3名に実施しました。

V.輸送の安全確保のための取組み（安全文化の構築）

4. 社員の訓練等

(10) 駅係員の訓練

運転取扱いに関する知識や技能の習得・向上を図るため、駅の補助制御盤を使用して、信号を現示させ進路を構成させる訓練や転てつ器の手回しハンドルを使用した転換訓練などを行いました。



【転てつ器取り扱い訓練】

(11) 普通救命講習会

当社では毎年度、「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。

2014年度は3回開催し、計36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、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。



【普通救命講習会の様子】

なお、当社には普通救命講習の指導資格者が現在8名おり、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。

(12) 乗務員の養成



【動力車操縦者運転免許証交付式—東北運輸局内】

乗務員の養成は、乗務員養成センターで行っています。

新規運転士養成は、車掌経験のある社員から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（動力者操縦者運転免許試験）合格者が技能講習を行います。その後、

国土交通省の国家試験（動力者操縦者運転免許技能試験）に合格して免許取得となります。また、必要により内燃車免許取得者の電気車への転換養成も行います。

車掌養成は、センター内での教育と実務見習を行い養成しますが、運転士、車掌ともに単独での乗務の可否は知識、技能が充足されていることを見極めて判定し、安全・安定輸送が確保されるように取り組まれています。

2014年度は新規運転士養成1名、運転士転換養成1名、車掌養成3名行いました。

(13) 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。

2014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委託し、施設・電気関係社員の述べ37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」に鉄道テロに対する危機管理レベル別の警戒実施項目を定め、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。

2014 年度も東北運輸局通達等にもとづき、必要な危機管理レベルを決定して取組みを行いました。



【駅に掲出した鉄道テロ警戒ポスター】

(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。

(4) 新型インフルエンザへの対応

当社では、岩手県知事から新型インフルエンザ等対策特別措置法第2条第7号の定めによる「指定地方公共機関」の指定を受けたことに伴い、新型インフルエンザ等対策業務計画を策定しました。

※新型インフルエンザ等対策業務計画の要旨を当社ホームページに掲載しております。

[HOME](#) > [お知らせ一覧](#) > [2014.06.30 新型インフルエンザ等対策業務計画](#)

V.輸送の安全確保のための取組み（安全文化の構築）

6. お客さまへのお願い

(1) 踏切・線路内立ち入り等の事故防止

2014年度は盛岡～青山駅間の踏切でタクシーが列車と衝突する事故が発生しました。幸いにも運転手にケガはなく、タクシー乗車のお客さまは軽傷で済みましたが、一つ間違えると死亡事故、脱線事故になりかねない事故でした。

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。

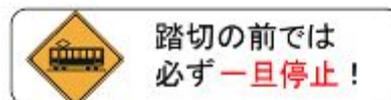
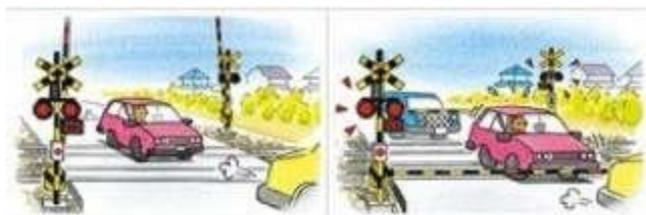
当社では、沿線行政機関、警察署、町内会組織、自動車輸送関係機関及び学校等の皆さまのご指導とご協力をいただきながら、全国交通安全運動、交通事故防止県民運動等とおして事故防止を呼びかけています。

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

《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。

V.輸送の安全確保のための取組み（安全文化の構築）

6. お客さまへのお願い

(3) 踏切でのトラブル対処法

踏切でのトラブル対処法

—踏切事故を防ぐためのお願い—

踏切の中に閉じ込められたら・・・
どうしよう！しゃ断機が下がって動けない!!



あわてず車をそのまま前進させましょう

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

もし踏切で車が動かなくなったら・・・



踏切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

 踏切の前では必ず**一旦停止**！

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

IGR いわて銀河鉄道

V.輸送の安全確保のための取組み（安全文化の構築）

6. お客さまへのお願い

(3) 踏切でのトラブル対処法

あれ？
このボタン、なんだろう？

踏切にあるこのボタンはね、
事故を防ぐために列車を止める
大切なボタンなんだよ。

いたずらすると、
電車が急に止まります。
本当に危ないとき以外は、
押しはイケないよ！
お約束してね！

列車が非常ブレーキで急停止すると、
車内のお客さまが倒れたり、
転んだりしてケガをすることがあって大変危険です。

IGR いわて銀河鉄道

踏切の中に閉じ込められた人や自動車などを見つけたら・・・

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つけた場合は、
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。

V.輸送の安全確保のための取組み（安全文化の構築）

6. お客さまへのお願い

(4) その他

《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!!**

※踏切事故を防ぐためのお願いを当社ホームページに掲載しております。

[HOME](#) > [お知らせ一覧](#) > [2015.05.14 踏切事故防止のお願い](#)

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。皆さまの一層のご協力とご理解をお願いいたします。

VI.表彰受賞

1. 鉄道運転無事故事業者表彰

全社員、協力会社等が一丸となって輸送の安全確保に取り組んだ結果、2014年10月14日の鉄道の日に関東鉄道局長から鉄道運転無事故事業者表彰を受賞しました。今回の受賞は、2011年11月1日から2013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、5期連続の受賞となりました。当社は開業以来無事故を継続しておりますが、今後も安全確保に努めてまいります。



【鉄道運転無事故事業者表彰】

2. 人命救助に感謝状

奥中山高原駅構内の踏切内で動けなくなった女性を救出なされた協力者へ、6月30日、事故を未然に防ぎ人命救助をしていただいたことへの感謝状を贈呈させていただきました。

3. 事故防止の協力を感謝状

厨川～巢子駅間の上り線線路内に誤って進入している軽自動車を発見し、ぎんが指令へ列車抑止の必要を連絡して列車衝突事故を未然に防止していただいた協力者へ、2015年2月18日、感謝状を贈呈させていただきました。

Ⅶ.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あ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」のステッカーをはり、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。 【こども 110 番の駅ステッカー】



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。

Ⅷ.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は、「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】安全への挑戦



【編集】

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

2015年6月発行