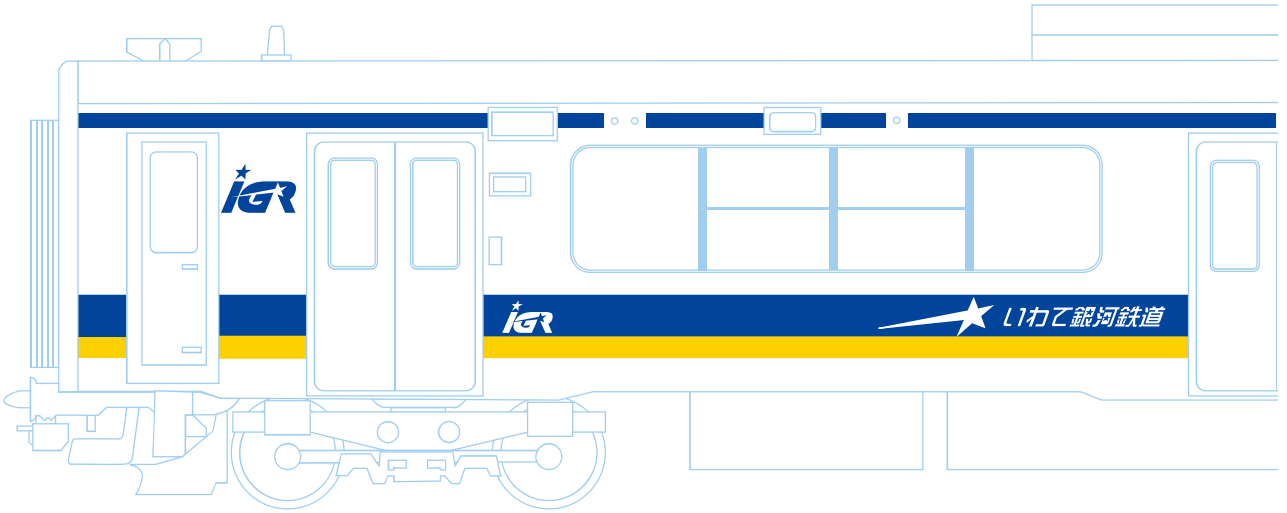
2019年度

安全報告書



IGRいわて銀河鉄道株式会社

ごあいさつ

日頃より、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。
また、地域の皆さまをはじめ関係の皆さまには、当社の事業運営に対しまして格別のご理解とご支援を賜り厚く御礼申し上げます。

さて、当社は 2013 年度に“これからの 10 年”を見据えた「新・経営ビジョン」を策定し、この経営理念を実現するため、2018 年度からは後期 5 カ年の事業計画となる「中期経営計画（2018～2022）」がスタートしました。現在、「安全性の確保」はもちろんのこと、「利用者の利便性の確保」、「経営安定の強化」に向けて、今後見込まれる経営環境の変化にも対応しながら、これまで以上に積極的に取組を進めているところであります。

時代は「平成」から「令和」に変わり、鉄道の安全を取り巻く環境も変化しております。記録的な豪雨や大型台風の襲来、未知のウイルスによる感染症の拡大など、「想定外」の事態が頻発する昨今において、社会機能を維持する公共交通機関として、これまで以上の高い意識を持って臨んでいかなければなりません。

これからも、当社は経営の最重要課題である“安全・安定輸送堅持”のため、異常時の対応力強化を始めとした社員の安全確保に係る資質の向上と、鉄道設備等に対する信頼性を確保し、より安全かつ快適な“鉄道輸送サービス”を提供していくとともに、地域の“生活の足”として、また、鉄道貨物輸送の“大動脈”としての役割を担い、皆さまにとってかけがえのない鉄道であり続けるため、鉄路を守り続けてまいりますので、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、そして、さらなる安全・安心への取組のため、皆さまからの声を輸送の安全に役立て一層の改善に努めてまいります。ご意見やご感想を是非お聞かせくださいますようお願い申し上げます。

2020 年 6 月
ＩＧＲいわて銀河鉄道株式会社
代表取締役社長　浅沼 康揮

目次

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
2. 安全管理体制の強化 ……3

Ⅲ. 鉄道運転事故等の発生状況

1. 鉄道運転事故 ……3
2. インシデント ……4
3. 輸送障害 ……4
4. 最近の輸送障害件数 ……4
5. 2019年度の輸送障害発生状況 ……4
6. 行政指導等 ……5

Ⅳ. 安全のための投資

1. 安全投資額 ……5
2. 主な投資件名 ……6

Ⅴ. 輸送の安全確保のための取組（安全文化の構築）

1. 事故防止の取組 ……6
2. 安全文化構築に向けた取組 ……9
3. 社員の訓練等 ……9
4. 安全への取組 ……13

Ⅵ. お客さま・地域の皆さまとの連携（お願い）

1. 踏切・線路内立入等の事故防止……14
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 ……17

Ⅰ. 安全に対する方針・目標

1. 安全綱領

安全の確保は、輸送の生命である。
規程の遵守は、安全の基礎である。
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”をめざ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、疑義のあるとき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いい、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おそ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

2019 年度は、「重大事故・重大インシデント」は発生しておりません。

年度 / 項目	2015	2016	2017	2018	2019
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

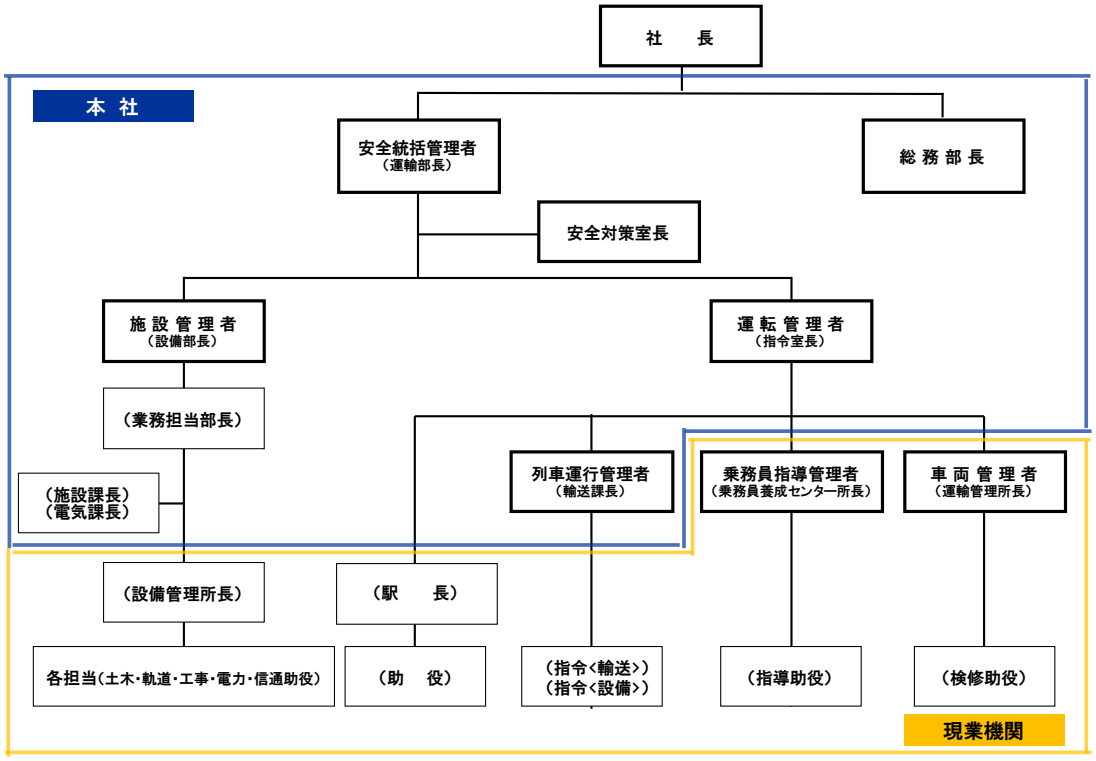
II. 安全管理体制

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及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》



《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。
総務部長	安全に係る投資、予算及び要因計画等を管理する。
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」は、社長、安全統括管理者をはじめ、本社部課長及び全現場長等が出席し、報告・連絡事項及び本社と現業機関との意見・情報交換等により意識の統一を図っています。また、議長である社長からは、「慢心することなく社員一丸となって気を引き締めて業務にあたるよう」等の冒頭訓示がなされ、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

社長、安全統括管理者及び各安全管理者以下本社部課長、現場長等が出席し、「ＩＧＲ安全推進委員会」を２ヶ月に１回開催しています。

会議は出席者全員での安全綱領の唱和から始まり、当社における鉄道運転事故、輸送障害等の発生状況、再発防止対策及び「ヒヤリ・ハット」「気がかり事項」、各種運動結果、訓練実施結果などを審議し、関係各部門間での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４ヶ月に１回開催し、社員等の労働安全・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、徹底させるとともに、各職場の意思を反映させて社員労働災害防止や健康管理に努めています。

(3)新型コロナウイルス感染症対策警戒本部・新型コロナウイルス感染症対策本部

国内で拡がりを見せている新型コロナウイルス感染症について、社長を中心とする「新型コロナウイルス感染症対策警戒本部」を２月 25 日に設置しました。また３月 26 日に新型インフルエンザ等対策特別措置法に基づき、政府・岩手県において「新型コロナウイルス感染症対策本部」が設置されたことから、これまでの警戒本部から「新型コロナウイルス感染症対策本部」に移行し、県内で蔓延した場合や社員に感染者が発生した場合の事業継続などについて検討を進めています。

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。

※「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、災害等につぃて、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

2019 年度に発生した鉄道運転事故はありませんでした。

※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、鉄道人身傷害事故、鉄道物損事故を鉄道運転事故といいます。

列車事故	列車衝突事故、列車脱線事故、列車火災事故をいいます
踏切障害事故	踏切道において、列車または車両が道路を通行する人または車両等と衝突し、または接触した事故をいいます。
鉄道人身傷害事故	列車または車両の運転により人の死傷を生じた事故（自殺以外）をいいます。
鉄道物損事故	列車または車両の運転により 500 万円以上の物損を生じた事故をいいます。

2. インシデント

2019 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みとめられる事態をいいます。

3. 輸送障害

2019 年度に発生した「輸送障害※」は 12 件でした。

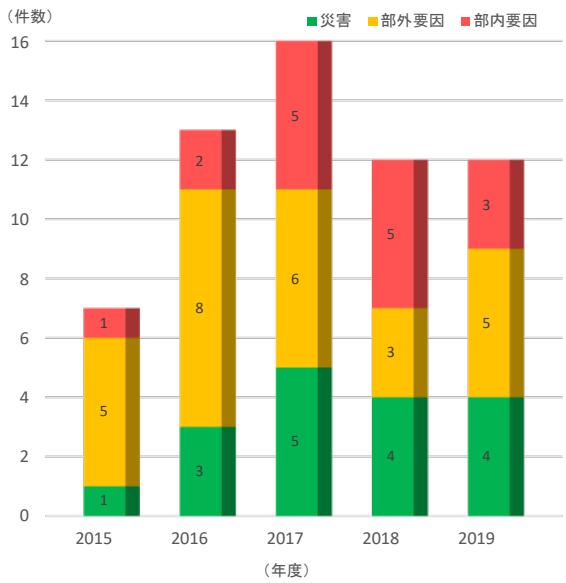
※「輸送障害」とは、鉄道における輸送に障害を生じた事態であって、鉄道運転事故以外のものをいい、旅客列車にあっては 30 分以上、旅客列車以外の列車にあっては 1 時間以上の遅延を生じたものなどをいいます。

4. 最近の輸送障害件数

2015 年度からの 5 年間の輸送障害発生件数は、次のようになっています。
2019 年度は 12 件発生しました。

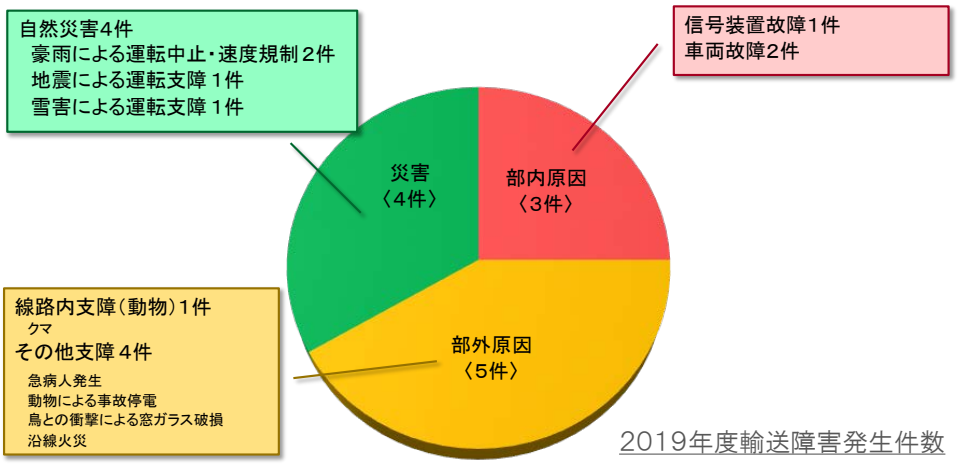
（単位：件）

区分	原因＼年度		2015	2016	2017	2018	2019
部内原因	保守作業誤り		0	0	0	1	0
	その他取扱い誤り		0	0	0	2	0
	速度超過		0	0	0	0	0
	乗務員疾病		0	0	0	1	0
	線路故障		0	0	0	0	0
	車両故障		0	0	0	1	2
	転てつ装置故障		0	0	0	0	0
	その他故障		1	2	5	0	1
部外要因	異音感知		0	0	0	0	0
	線路内支障		4	2	4	1	1
	転落		0	0	0	1	0
	自殺		0	0	0	0	0
	飛来物		0	0	0	0	0
	妨害		0	0	0	0	0
	故障		0	0	0	0	0
	その他支障		1	6	2	1	4
	災害	地震	1	0	0	0	1
		雨	0	2	2	2	2
		風	0	1	0	1	0
		雪	0	0	3	0	1
		他災害	0	0	0	1	0
合計			7	13	16	12	12



5. 2019年度の輸送障害発生状況

輸送障害件数 12 件を分類すると、部内原因 3 件、部外原因 5 件、災害によるものが 4 件でした。



2019年度輸送障害発生件数

(1)部内原因

部内原因３件は、信号機故障や車両故障によるもので前年度に比べ２件減少しました。

故障の原因及び背後要因等を分析し、安全で安定した輸送の確保と同類事象の再発防止に向けて効果的な対策を進めていきます。

(2)部外原因

部外原因５件は、動物や急病人発生などにより列車に運休や遅延が発生したもので、前年度に比べて２件増加しました。

(3)災害

災害（自然災害による輸送障害）４件は、前年度と同数となりました。

2019 年度は、豪雨や暖冬による雪害の影響を受けました。

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が、自然災害により列車運休等が発生した場合は、安全確認を行った上での運行再開となりますことから、お客さまをはじめ皆さまの一層のご協力とご理解をお願いいたします。

【雪害による倒木（12/27）】

6. 行政指導等

2019 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。2019 年度の安全のための支出は、設備投資額（建設費）198,480 千円、修繕費額 1,909,332 千円となりました。引き続き、お客さまに安心してご利用いただけるよう安全設備の整備に取り組んでまいります。

2015 年度以降５年間の状況は以下のとおりです。

（単位：千円）

項目＼年度	2015	2016	2017	2018	2019
建設費※1	202,427	300,098	131,048	175,714	198,480
修繕費※2	1,993,878	2,047,356	1,772,882	1,850,883	1,909,332
合　　計	2,196,305	2,347,455	1,903,930	2,026,597	2,107,812

※1「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。

※2「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. 主な投資件名

■乗降場設備改良（御堂駅、斗米駅）
■分岐器全交換（好摩駅、小鳥谷駅、岩手川口駅構内分岐器）
■自動張力調整装置新設（STB 化）

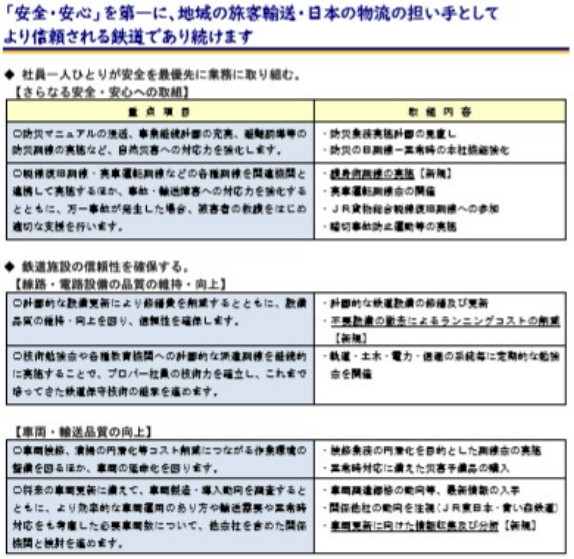
Ⅴ. 輸送の安全確保のための取組（安全文化の構築）

1. 事故防止の取組

(1)アクションプランの作成と推進

新・経営ビジョン（2013～2022 年）、後期の中期経営計画（2018～2022 年）に基づいた 2019 年度の具体的な事業計画が、「アクションプラン 2019」です。系統別にプランがあり、経営理念である“人を 地域を 未来へつなぐ かけがえのない鉄道”の実現に向けて、社員全員が日々の業務で取り組む内容を記載しています。アクションプランは四半期ごとに進捗状況を確認し、計画を見直し軌道修正していくことで、取組を確実なものにしています。

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。


「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

◆ 社員一人ひとりが安全を最優先に業務に取り組む。
【さらなる安全・安心への取組】

重点項目	取組内容
○防災マニュアルの徹底、事象組織計画の充実、組織訓練等の防災訓練の実施など、自然災害への対応力を強化します。	・防災象徴実施計画の見直し ・防災の日訓練－業務時の本社機能強化
○脱線復旧訓練・車車運転訓練などの各種訓練を関連機関と連携して実施するほか、事故・輸送障害への対応力を強化するとともに、万一事故が発生した場合、被害者の救護をはじめ適切な支援を行います。	・線路内訓練の実施【新規】 ・車車運転訓練会の開催 ・ＪＲ貨物総合脱線復旧訓練への参加 ・踏切事故防止運動等の実施

◆ 鉄道施設の信頼性を確保する。
【線路・電路設備の品質の維持・向上】

○計画的な設備更新により修繕費を削減するとともに、設備品質の維持・向上を図り、信頼性を確保します。	・計画的な鉄道設備の修繕及び更新 ・不要設備の撤去によるランニングコストの削減【新規】
○技術勉強会や各種教育機関への計画的な派遣訓練を継続的に実施することで、プロパー社員の技術力を確立し、これまで培ってきた鉄道保守技術の継承を進めます。	・軌道・土木・電力・信通の系統毎に定期的な勉強会を開催

【車両・輸送品質の向上】

○車両検修、清掃の円滑化等コスト削減につながる作業環境の整備を図るほか、車両の延命化を図ります。	・施修象徴の円滑化を目的とした訓練会の実施 ・業務時対応に備えた災害予備品の購入
○将来の車両更新に備えて、車両製造・導入動向を調査するとともに、より効率的な車両運用のあり方や輸送需要や業務時対応をも考慮した必要車両数について、他会社を含めた関係機関と検討を進めます。	・車両関連部会の動向等、最新情報の入手 ・関係他社の動向を注視（ＪＲ東日本・青い森鉄道） ・車両更新に向けた情報収集及び分析【新規】

【アクションプラン2019】

安全性の確保を最優先に、安定的な運行によりお客さまに安心してご利用いただくために、社員一人ひとりが自覚して業務に取り組んでいます。

(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、社長から内部監査員に指定された社員による運輸安全内部監査を 2010 年度から毎年度実施しています。内部監査員は、部内・部外研修を行って育成を図り、現在は中堅社員を主体に構成しています。

2019 年度は、12 月に指令事務室・ぎんが指令、運輸部運輸企画グループ、盛岡駅及び二戸駅に対して、「有効性※1」と「適合性※2」について監査を実施しました。監査件数 106 件のうち“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”もありませんでした。また、実施体制・方法等を改善した方が、被監査者にとって効率的または合理的となる“改善推奨事項”について改善を進めています。

輸送の安全に関する適正な安全管理体制のための「ＰＤＣＡサイクル（計画の策定、実行、チェック、改善）」等、確認した監査項目全て良好な結果でした。

引き続き、内部監査の意義を社員間に理解・浸透させるべく厳正な内部監査の遂行に努めていきます。

※1「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。
※2「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。

(3)安全総点検の実施

春・夏・年末年始の各多客輸送期間は、指令事務室内に輸送対策本部を設置するとともに、社長、安全統括管理者および施設管理者による職場安全巡視、本社部課長による現業機関総点検により安全で安定した輸送の確保に努めています。

安全確保･事故防止の徹底を図るとともに、社員の一層の安全意識の高揚を図るため、社長を総点検の責任者として、各駅所の安全総点検を以下の期間において実施しました。

【2019年度安全総点検実施期間】

①GW多客期おける輸送の安全確保と安全総点検
　4月25日～5月8日
②夏季の輸送等における安全確保と安全総点検
　7月25日～8月19日
③年末年始の輸送等に関する安全確保と安全総点検
　12月10日～2020年1月10日

【現場安全巡視の様子】

(4)安全パトロールの実施

輸送の安全を確保するために“経年劣化による老朽設備”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、検討会等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ています。

施工日当日は、必要により当社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。

(5)巡回･点検

線路及び線路に付帯する設備の点検は、徒歩による巡視や列車を利用した列車巡回などにより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、沿線の環境変化など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。

【線路巡回の様子】

(6)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※1」・「気がかり事項※2」を掘り起こして活用していくことが重要です。当社では、全社員及び委託社員を対象として、効果的な掘り起こしと活用に向けて 2011 年 3 月に作成した“「ヒヤリ・ハット」・「気がかり事項」報告手順書”に基づき各職場へ報告を求め、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を行っています。

2019 年度は、211 件が提出され改善を図りました。

※1「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。
※2「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。

(7)踏切事故防止運動の実施

春及び秋の全国交通安全運動期間に合わせた“踏切事故防止運動”を本社・現業箇所それぞれ実施しました。

当社管内で特に通行者（車）が多く、踏切支障が頻繁に発生している踏切を対象に、社長、安全統括管理者及び施設管理者等が、踏切内に閉じ込められた場合の対処方法、踏切での通行マナーなどが記載されたリーフレットを配布するとともに、踏切事故防止の呼びかけを行いました。踏切事故防止運動終了後は、踏切事故防止啓発活動として、沿線を管轄する警察署等へ伺い、踏切事故防止のための協力要請を行いました。

【盛岡西警察署と合同による通行者（車）への呼びかけ】

9 月 26 日の踏切事故防止運動では、盛岡西警察署から署長をはじめ署員の皆さまの参加を頂き、合同で踏切通行者（車）への呼びかけを実施しました。

そのほか、各駅所においても、沿線の自動車学校等への協力の要請を行いました。

(8)踏切でのトラブル対応方法の周知

当社では、2015 年度に踏切でのトラブル対処方法等をＤＶＤ化し、自動車関係協会及びその加盟事業者等、多くの皆様のご協力をいただき“踏切でのトラブル対応”の認知度向上に取り組んでいます。

(9)鉄道安全教室

踏切に対する正しい知識を身につけてもらうため、5 月 31 日に盛岡市立北厨川小学校 1 年生・2 年生 99 名を対象とした“鉄道安全教室”を開催しました。

踏切を渡って通学する児童の安全性の向上を図るために、踏切模擬装置やミニ電車を使用した踏切の安全で正しい渡り方のほか、ホームでの電車の待ち方や電車内でのマナーなどについての指導を行いました。

教室に参加した児童から、「私はルールを守ります」、「いたずらしそうな人がいたら注意する」など感謝のお手紙を頂き、鉄道安全教室の成果を感じました。

これからも、沿線児童等の明るい笑顔を守っていく活動を続けていきます。

【着ぐるみによる実演】

【踏切の渡り方訓練の様子】

2. 安全文化構築に向けた取組

(1)安全報告会(設備管理所)

2月13日、設備管理所は安全報告会を開催しました。社員66名のほか協力会社14社43名が参加し、「ヒヤリ・ハット」をテーマに、各系統から様々な取組について発表がありました。発表に対して活発な意見交換がなされ、安全への意識が一層高まった会議となりました。

【設備管理安全報告会の様子】

(2)安全標語

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。「2019年度安全標語」は、一次選考として各職場で選ばれた作品29点の中から、会社幹部により1点が最優秀賞に選出されました。

最優秀標語は全職場に掲出し、最優秀賞と優秀賞あわせて29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。

【2019年度安全標語 最優秀賞作品】

大丈夫　思ったときこそ再確認　ダブルチェックで事故防止

3. 社員の訓練等

(1)テロ対策教養と護身術訓練

7月3日、テロ対策の教養を深め、お客さまや乗務員・駅係員等の受傷防止を図ることを目的に、これらに精通している警察官を講師として「テロ対策教養と護身術訓練」を初めて実施しました。

テロは、いかなる場所においても、いつ、どのような形で発生するか分からないという危険意識を強く自覚するとともに、テロ対策について学ぶことができました。重要なことは、テロ対策に限らず、危機管理の根本は個々人の危機管理意識の持続にあることを自覚し、社員一人ひとりが注意を怠らないことです。今回は44名が参加しましたが、訓練会に参加した社員は自駅所にて展開を行い今回の訓練会の深度化を図りました。

【座学によるテロに関する説明】

【護身術の実践風景】

(2)実車運転訓練会

当社では開業以来毎年度、異常時の適切な対処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。2019 年度は 2 回に分けて開催しました。

8 月 22 日には社員の技術向上を重点とした実車運転訓練会を開催し、社員 72 名が参加しました。

10 月 2 日には社員・協力会社 82 名、東北運輸局及び東北鉄道協会「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から 29 名、岩手県警察本部・盛岡東警察署・盛岡中央消防署から 37 名、総勢 148 名が参加した異常時総合訓練会を開催しました。

実施した全 7 項目の訓練のうち、当社では 5 回目の実施となる「自動車衝撃による踏切障害事故対応訓練」は、9 月に神奈川県で発生した列車とトラックの衝突事故を受け、警察・消防との実践的な合同訓練による連携の強化を図りました。

【列車停止手配訓練】(いわて沼宮内)
列車進入時、台車がホームから線路上に転落。
運転士は直ちに非常停止手配をとり転落箇所より手前に停車し、その旨を指令に連絡。運転士、車掌及び駅係員は協力して台車を線路上から撤去し駅係員へ台車を引き継ぎ、運転を再開。

【停止位置誤りの取扱い訓練】(御堂)
運転士が停車駅を失念。
停止位置を過ぎて停車した列車を、車掌の誘導で所定の停止位置まで退行。

【電子踏切の復旧訓練】(御堂～奥中山高原間)
列車が御堂駅停止位置を行き過ぎて退行したため、踏切故障が発生。
設備係員が現地急行し、踏切を復旧。

【沿線電話機取扱訓練】(いわて沼宮内)
沿線電話機を使用してぎんが指令と通話を行い使用方を実習する。

【場内に対する進行の指示運転訓練】(いわて沼宮内)
列車はいわて沼宮内駅上り場内信号機が停止現示であったため、機外停車し、ぎんが指令に連絡。指令の指示により「場内に対する進行の指示運転」で所定停止位置まで運転する。

【列車抑止訓練】(岩手川口～好摩間)
設備管理所所員が巡回中、架線に飛来物付着を発見。
状況から列車の抑止が必要と判断し、可搬式特殊信号発光機(LED)等により列車防護を行い、列車抑止手配を行う。

【自動車衝撃による踏切障害対応訓練】（好摩構内）
列車は岩手川口～好摩間を走行中、仮第二鹿角踏切で遮断かんをくぐり進入した自動車を発見。非常ブレーキ手配をとったが間に合わず衝撃した。自動車は半回転小破し、乗車のお客さまのうち 2 人が転倒し負傷した。負傷者の救助、警察署・消防との現地責任者の対応訓練及びお客さまを安全な場所まで避難させる。

(3)災害対応訓練・総合防災訓練

8 月 30 日に「防災の日」の取り組みとして、「震度 6 弱の地震が発生」という想定のもと、社員の非常参集、対策本部の設置・運営訓練を実施しました。

そのほかにも、訓練項目として衛星携帯電話を使用しての通信訓練、屋内からの避難誘導訓練、災害伝言ダイヤル訓練等を実施して災害対応力の強化を図りました。

(4)運輸管理所における訓練・勉強会等

運輸管理所では、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るほか、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。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”を導入し、普段経験できない異常時の取扱訓練等を行っています。2019 年度は、運転士・車掌 11 名に実施しました。

【屋根上除雪訓練】

また、車両検修員は毎年雪が本格的に降る前の 11 月～12 月頃に車両の屋根上の除雪を安全に行えるよう、作業手順の確認を目的とした“断路器取扱・屋根上除雪訓練”などを開催して知識と技能の向上に努めています。

(5)設備管理所における訓練・勉強会等

設備管理所（軌道・土木・電力・信号通信）では、定期的に行う系統別勉強会のほか、若手社員が中心となり、“技術・安全勉強会”を開催しています。

2019 年度は 6 月 12 日に開催し、まずは土木Ｇと軌道Ｇが講師を務め、災害に対する警備計画の説明を行ったのち、実際に松川橋りょうへ移動し、警備箇所を見学しました。次に信通Ｇと軌道Ｇが講師を務め、遠隔監視サービスやレールスター（レールスクーター）の取扱い等について学習しました

【設備管理所 技術･安全勉強会】

(6)乗務員の養成

当社では、運転士・車掌の養成を自社の乗務員養成センターで行っています

新規に運転士を養成する場合は、車掌を経験した社員に対して社内選考試験を行い、その中の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。

また、当社では運転士の職責の重大さを鑑みて、国土交通省の全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、単独での乗務に向けた訓練を重ね、社内での最終的な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。

【動力車操縦者運転免許交付式(東北運輸局)】

2019 年度は、新規運転士養成 2 名、新規車掌養成 1 名を行いました。

(7)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。

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などに委託し、2019 年度は、施設・電気系統の新入社員および中堅社員延べ 29 名が受講しました。研修終了後は、受講者が研修内容の水平展開を行い知識の底上げに努めています。習得した技術や専門的な技術教育研修により得られた知識と経験は、日常の保守管理業務等につながっています。

(8)駅社員の養成

駅員の運転業務に関する知識と技術の向上、異常時対応力の強化を図ることを目的とした“運輸部合同実車訓練会”を 7 月 19 日に好摩駅にて開催し、駅員･指令員など多くの社員が参加しました。

2019 年度は、訓練列車を設定し、駅にある補助制御盤を使用して車両の入換を行う“入換訓練”、“連結・解放訓練”など、実際の列車・車両を活用した実践的な訓練を実施しました。また、この訓練に先立ち、駅員を対象とした“運転安全勉強会”を開催し、運転の仕組みや触車事故防止要領など、基礎的な運転取扱業務に関する知識を事前に習得させ、実際の訓練に臨みました。

【連結･解放訓練】

【入換訓練(駅扱い)】

4. 安全への取組

(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方法等を明確にして対応しています。

2019 年度も東北運輸局通達に基づき、必要な危機管理レベルを決定して取組を行いました。

(2)駅ホームにおけるお客さまへの安全対策

当社では、駅ホームにおけるさらなる安全性の向上策として、視覚障がい者がホームの内側を判別できる「内方線付き点状ブロック」などのハード面の計画的な整備を進めています。

また、ソフト面の対策として、駅員等の「サービス介助士※」取得の推進と接遇能力向上に向けた教育・訓練の着実な実施に努めています。

※「サービス介助士」とは、視覚に障がいのある方への手引きやお身体の不自由な方へのお手伝い、車イスご利用の際の介助などの「おもてなしの心」と「介助技術」を身につけるための公益財団法人日本ケアフィット共育機構の認定資格をいいます。

(3)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。

2019 年度は、10 月の台風 19 号接近の際に、あらかじめ列車の運行を取りやめる「計画運休」を実施し、台風による被害や事故等を未然に防ぐことができました。今後は運転再開時の対応や情報提供のあり方について更なる改善を図っていきます。

※「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。

(4)アルコール検知器の使用

乗務員には事故防止に向け厳正な資質・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。

2019 年度は、「鉄道に関する技術上の基準を定める省令等の解釈基準」の改正に伴い、これに対応する新しいアルコール検知器を導入しました。

Ⅵ. お客さま・地域の皆さまとの連携（お願い）

1. 踏切・線路内立入等の事故防止

(1)踏切・線路内立入り等の事故防止

踏切の無理な横断や、線路内無断立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。

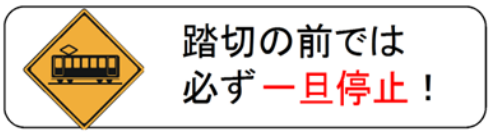
踏切を横断される際は、必ず一旦停止のうえ左右及び前方の確認をしっかり行ってください。また、踏切以外の場所での線路の横断は大変危険ですので、絶対におやめ下さい。

(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」して安全確認を！>>

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。

<<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！！

（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

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「非常ボタン注」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。

注）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。

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

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、直ちにお近くの鉄道係員等にお知らせください。毎日、鉄道を利用しているお客さまのご協力が不可欠です。

お近くに鉄道係員がいない場合は、「ぎんが指令〈フリーダイヤル（携帯からもＯＫ）０１２０－６７４１４０〉」にご連絡ください。

列車妨害防止対策の重要性についてご理解とご協力を頂きますよう、よろしくお願い申し上げます。

列車の安全運行にご理解と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

ビニール等が風に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。

列車の運行ができなくなるなど、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さまへ

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。

沿線にお住ま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り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（https://igr.jp/）のメインメニュー「ご利用案内」から「お問い合わせ」をご選択いただき、ページ内の「お問い合わせ」フォームをご利用ください。

【編集】
IGRいわて銀河鉄道株式会社　安全対策室
〒020-0133 岩手県盛岡市青山二丁目2番8号
TEL:019-601-9980(代表) FAX:019-601-9997

2020年6月発行