

2022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、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。

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、2020 年から続く新型コロナウイルス感染症の影響は収束に向かいつつあるものの、生活・行動様式が大きく変化したことから、当社にとって厳しい経営環境が続くことが予想されます。しかし、どのような環境でも「安全」は鉄道事業において最優先されることであり、重大事故、さらには重大事故につながるインシデントも確実に防がなくてはなりません。

開業 20 周年を迎えた 2022 年は「安全の確保」に向けて、新型コロナウイルス感染症の影響で開催できていなかった、関係各社も参加した実車訓練会や地域住民と協力の下で行った踏切脱出訓練、実車を使用した警察との合同訓練等を実施し、実践での対応力強化を図ったところであります。

2023 年度からは新たな「中期経営計画（2023～2027）」が始まります。これまでどおり「安全・安定輸送の確保」を最優先とし、「激甚化する自然災害や鉄道テロへの対応力強化」、「事故防止・安全啓発活動による安全意識の向上」を図ることで、これまで以上に皆さまに安心してご利用いただけるよう取組んでまいります。また、住民の皆さまに“より安全に”ご利用いただけるよう、引き続き啓発活動も進めてまいります。

これからも経営理念である「人を 地域を 未来へつなぐ、かけがえのない鉄道をめざします」を実現するため、“安全・安定輸送を堅持”するとともに鉄道貨物輸送の“大動脈”としての役割を担っていけるよう、社員の安全確保に係る資質の向上、鉄道設備等に対する信頼性の確保に努めてまいります。

地域の「生活の足」として、鉄路を守り続けてまいりますので今後ともご理解、ご協力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。



2023 年 6 月

I G R 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. 2022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. 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	8
3. 社員の訓練等	9
4. 安全への取組	12

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	13
2. 列車妨害防止	16
3. ビニール等の架線への飛来防止	16
4. 迷惑行為の防止	16
5. 沿線にお住まいの皆さまへ	16

VII. 安全報告書へのご意見

1. 安全報告書へのご意見	16
---------------	----

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

2022 年度は、「重大事故・重大インシデント」は発生していません。

項目 \ 年度	年度				
	2018	2019	2020	2021	2022
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

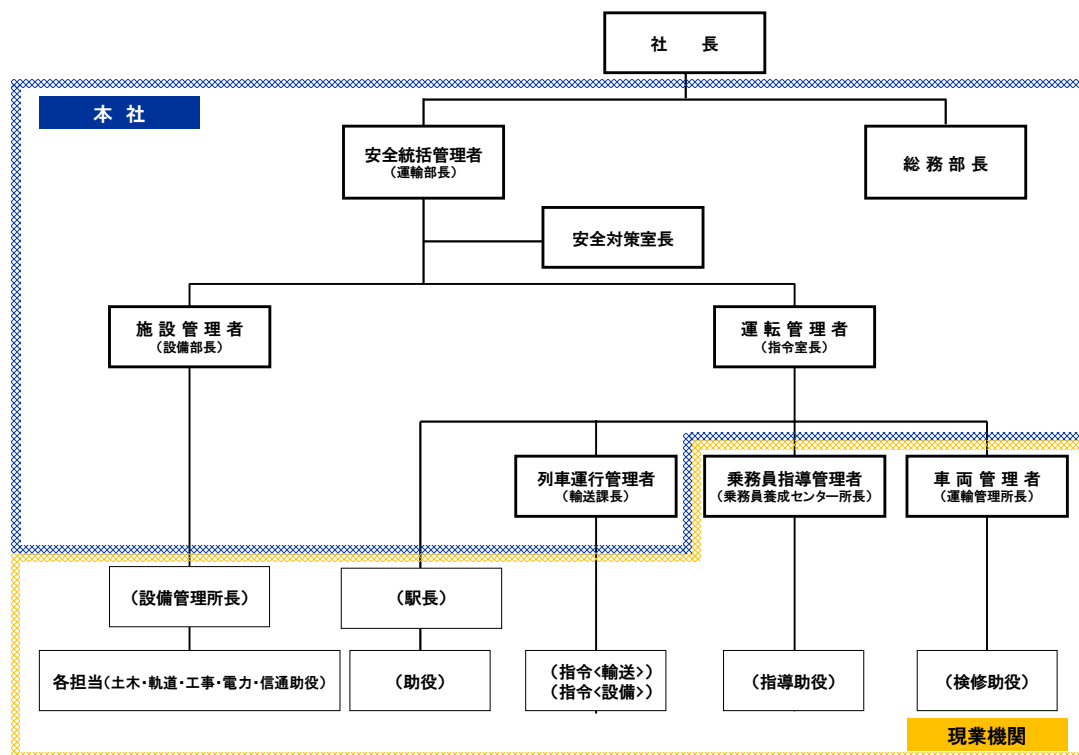
II. 安全管理体制

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・安全推進委員会・安全衛生委員会

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及び、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。

「I G R 安全推進委員会」は 2 ヶ月に 1 回開催し、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。

「I G R 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。

(2) 新型コロナウイルス感染症対策本部

「新型コロナウイルス感染症対策本部」は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「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、当社においても 2020 年 3 月に設置したもので、これまでに対策本部会議を 89 回開催しました。会議では県内、沿線地域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審議するほか、感染防止対策を進めるための情報共有に努めています。

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。

※「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

2022 年度は踏切障害事故が 1 件発生しました。

踏切鳴動中にかかわらず、自動車が踏切内に進入して列車と衝突した外部からの要因によるものです。

	項目	件数	特記事項
1	踏切障害事故	1 件	運休 4 本 遅延 12 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、鉄道人身傷害事故、鉄道物損事故を鉄道運転事故とといいます。

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

2022 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

2022 年度に発生した「輸送障害※」は 28 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

2018 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。

2022 年度は 28 件発生しました。

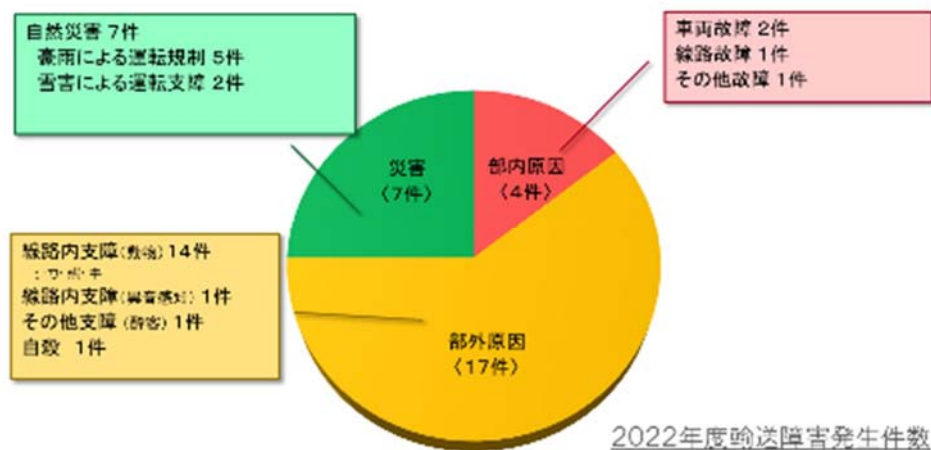
(単位:件)

区分	原因	2018	2019	2020	2021	2022
部内原因	保守作業誤り	1	0	0	0	0
	その他取扱い誤り	2	0	0	0	0
	速度超過	0	0	0	0	0
	乗務員疾病	1	0	0	1	0
	線路故障	0	0	0	0	1
	車両故障	1	2	1	1	2
	転てつ装置故障	0	0	1	1	0
	その他故障	0	1	1	0	1
部外要因	異音感知	0	0	1	0	1
	線路内支障	1	1	7	6	14
	転落	1	0	0	0	0
	自殺	0	0	0	0	1
	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	4	4	3	1
	災害	地震	0	1	2	3
		雨	2	2	1	1
		風	1	0	0	0
		雪	0	1	1	2
	他災害	1	0	0	0	0
合計		12	12	19	18	28



5. 2022年度の輸送障害発生状況

輸送障害件数 28 件を分類すると、部内原因 4 件、部外原因 17 件、災害によるものが 7 件でした。



(1)部内原因

部内原因は車両故障2件、電力設備故障、転てつ装置故障、各1件によるものです。
同類の事象が発生しないよう対策を進めていきます。

(2)部外原因

部外原因は、動物によるものが14件で昨年より大幅に増えました。

(3)災害

災害（自然災害による輸送障害）は2022年の8月の大雨により5日間にわたり不通になる等、大きな影響を受けました。一方、2021年度に3件あった地震の影響による輸送障害の発生はありませんでした。



【2022年8月3日の大雨による被害状況】

今後も安全、安定輸送の確保に努力を継続していきますが、輸送障害が発生した際は、確実な安全確認を行った上での運転再開となりますので、お客さまには一層のご理解、ご協力をお願いいたします。

6. 行政指導等

2022年度は東北運輸局の保安監査を受検し、改善指示を受けた事項について改善を行っています。

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います。2022年度の安全のための支出は、設備投資額（建設費）90,440千円、修繕費額1,850,652千円となりました。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いきます。

2018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	2018	2019	2020	2021	2022
建設費※ ¹	175,714	198,480	60,895	82,542	90,440
修繕費※ ²	1,850,883	1,909,332	1,978,946	1,954,462	1,850,652
合 計	2,026,597	2,107,812	2,039,841	2,037,004	1,941,092

※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. 投資件名

- 電柱取替 【渋民駅～好摩駅間、小繋駅～小鳥谷駅間】
- 列車接近警報装置取替【盛岡駅～滝沢駅間】
- 踏切敷板改良【稲荷林踏切】

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)、後期中期経営計画(2018～2022年)に基づいた2022年度の具体的な事業計画が、「アクションプラン2022」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。

「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
○防災マニュアルの浸透、事業継続計画の充実、避難誘導等の防災訓練の実施など、自然災害への対応力を強化する。	・ 異常時に対応する各種計画の見直し ・ 防災の日訓練の充実 ・ 感染症対策等事業継続計画の見直し【新規】
○脱線復旧訓練・実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う。	・ 踏切事故防止運動の実施 ・ 警察と連携した緊急事案対応訓練の実施【新規】 ・ 鉄道安全教室の実施 ・ 実車を使用した異常時対応訓練会の実施 ・ JR貨物総合脱線復旧訓練への参加

◆ 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、信頼性を確保する。	・ 各種工事の計画的な実施(ロングレール交換、橋マクラギ交換、電化柱の更新、橋りょうの重防食塗装 等) ・ 不要設備の撤去及び低稼働設備の運用見直しによるランニングコストの削減(不要建物の撤去 等)
○地震や集中豪雨等自然災害に対して強い設備を構築する。	・ 河川増水時における河岸の流失防止ブロックの設置(根固めブロック設置) ・ 河川増水時における橋脚の傾斜現象検知装置の設置(洗堀検知装置設置)
○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る。	・ 軌道・土木・電力・信通の系統毎に定期的な技術勉強会を開催 ・ 安全技術勉強会を設備管理所全体で年2回実施

【車両・輸送品質の向上】

○車両検修に係る作業の円滑化を図るとともに、車両の延命化を図る。	・ 関連会社との合同訓練会の実施 ・ 車両延命に不可欠な部品等の計画的な交換 ・ 運転状況記録装置のオーバーホール ・ 蛍光灯のLED化
○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異常時対応をも考慮した必要車両数について、関係機関と検討を進める。	・ 社内に発足させた車両更新プロジェクトを中心として、2027年度に想定される3編成(6両)及び2031年度に想定される4編成(8両)の車両更新について、引き続き関係機関との検討を進める。

【アクションプラン 2022】

(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)

当社は、運輸安全マネジメント制度に基づいた運輸安全内部監査を 2010 年度から毎年度実施しています。部外研修の修了者を主任監査員として実施し、現在は中堅社員を主体に構成しています。(2022 年度は 2 名研修受講)

2022 年度はぎんが指令、運輸部運輸企画 G、盛岡駅、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 95 件のうち“不適合”な事象はありませんでした。

全社での安全意識の醸成、内部監査の意義の理解、浸透を図るため、今後も全社一体となって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。

【2022年度安全総点検実施期間】

①GW多客期における輸送の安全確保と安全総点検

4月28日～5月9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～9月9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28日～2023年1月4日



【現場安全巡視(社長、安全統括管理者、施設管理者)】

(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。

2022 年度は、各部署から合計 133 件が提出され、情報共有及び改善を図りました。

※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・踏切脱出訓練の実施

当社では、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”として、本社・現業箇所において、交通安全期間に管内で交通量の多い踏切を中心に踏切を通行する歩行者、自転車、自動車に向けて注意喚起を行いました。また、沿線を管轄する警察署や沿線の自動車学校等へ伺い、踏切事故防止のための協力要請を行いました。

踏切通行者（車）の無理な進入により列車と衝撃する事故は、一歩間違えると多くの死傷者が発生する悲惨な状況を招く恐れがあります。2022 年 6 月にも踏切警報機が鳴動後に踏切に進入した自動車と列車が衝撃する事故が発生し、列車の運転に大きな影響がでました。

痛ましい踏切道での事故撲滅をめざして、9 月 15 日にいわて沼宮内～御堂間の大宮踏切を使用した踏切脱出体験訓練会を実施しました。新型コロナウイルス感染症の影響で 3 年ぶりに開催となりましたが、岩手町、岩手警察署、地域住民の皆さま約 50 名に参加いただき、「鳴動中の踏切内に車が閉じ込められた時の脱出方」「非常ボタンの押下体験」を行いました。



【自動車による踏切遮断時脱出訓練】



【踏切支障報知装置ボタン押下体験】

2. 安全文化構築に向けた取組

(1)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。「2022 年度安全標語」は、下記の作品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、優秀賞とあわせて 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。

【2022年度安全標語 最優秀賞作品】

「あぶない」と伝える勇気と汲み取る心 危険を摘み取り 繋げる未来

(2)安全報告会(設備管理所)

2023年2月15日に安全報告会として、「設備管理所安全推進委員会」の活動報告とリスクアセスメントの分析報告を行いました。当日は発表をzoom配信とした他、後日の視聴も可能なものとして行いました。

「設備管理所安全推進委員会」での【職場での安全風土の向上に向けた取り組み】について、リスクアセスメント分析報告として

【ヒヤリ・ハットとして収集した情報を集めただけでなく《評価→対策》を行い、重要対策の唱和、情報共有を図ることで更なる安全を目指すサイクルの構築】についてそれぞれ発表しました。

日々の業務の中ではなかなか振り返ることのできない内容で、発表した社員、視聴した社員ともに改めて安全の重要性を感じることができる内容であり、有意義なものになりました。



【安全報告会発表の様子】

3. 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。2022年度の“実車運転訓練会”は10月3日、3年ぶりに「技術力共有化事業」として東北運輸局及び東北鉄道協会加盟各社に参加いただき“列車停止手配”“場内に対する進行の指示運転”“故障車両の救援（構内入換）”“列車抑止手配”訓練を実施しました。

“列車停止手配”はホーム下に転落した旅客を発見、進入してくる列車を抑止した上で、関係社員への連絡、旅客を救助するまで、“故障車両の救援（構内入換）”は故障して運転できなくなった列車に救援列車を連結するまでをひとつひとつ確認しながら、一連の流れとして訓練を行いました。

机上ではなく実際に使用している営業線、車両を使っでの訓練は貴重な経験となるということで、社員には積極的に取り組む姿勢がみられ、振り返りでも多くの意見が出されるなど、これまで以上によりよい訓練となりました。



【ホーム下に転落した旅客を救助】



【故障した車両に救援列車を連結】

(2)実車を使用した警察との合同訓練

11月17日、好摩駅に留置した車両において盛岡東警察署と合同で「踏切で列車と自動車が衝撃した」想定での訓練と「不審物、不審者の対応方について講義形式で指導」を受ける2つの訓練を実施しました。

列車と自動車が衝撃すると運転再開までに長時間かかることが想定されるため、確認事項に漏れのないよう、疑問点はその都度双方で確認しながら訓練を進めました。

また、不審物を確認した際の対応方の指導を受けるとともに、併せてお客さまを梯子で車外に避難させる訓練も行いました。

新型コロナウイルスの影響で3年ぶりの開催となりましたが、社員の経験に加え、警察の方との協力の必要性を改めて感じることで実りの多い訓練となりました。



【運転再開までの手順を相互に確認】



【お客さま避難のための梯子を設置】

(3)テロ対策教養と護身術訓練

2023年2月24日、テロ対策の教養を深めるとともにお客さま、社員の受傷防止を図ることを目的に盛岡西警察署の警察官を講師として「テロ対策教養とさすまた取扱・護身術訓練」を実施しました。

凶悪化するテロに対する対処方として過去の事案を中心に講義を受け、その後、さすまたの基本的な使用方と護身術について実践的な訓練を行いました。参加した社員だけでなく、各部署で展開することで深度化を図りました。

テロはいつ、どのような形で発生するか分からないため、適切な対応をするためには普段からの心構え、準備が必要であることを改めて感じることで実りの多い訓練となりました。



【さすまた取扱の実践風景】



【護身術の実践風景】

(4)運輸管理所・設備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、定期的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。2022 年度は、運転士 9 名、車掌 3 名に実施しました。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、手動で架線の電気を切る“断路器取扱訓練”“屋根上除雪訓練”などを開催しています。

設備管理所では、事故防止検討会のほか各系統毎に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。机上で過去事例の振り返りや他社事例を参考に意見交換会を実施する他、現場で測量機器や転てつ機、緊急車両走行の取扱いについての訓練を行うなど、知識と技能の向上に努めています。

(5)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に鑑みて、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。

2022 年度は新規運転士養成 2 名、経験者養成（転換）1 名、新規車掌養成 3 名を行いました。

(6)駅社員の養成

駅社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訓練を実施しています。

2022 年度は前年度に引き続き、レール輸送の列車の入換作業を訓練の一部と位置づけ、駅構内での車両の連結、解結、入換作業等を行い、技術の習熟に努めました。また、設備の故障や災害時等に指令システムでの列車制御ができない事態を想定して、駅にある補助制御盤を使用して実際に列車の運転取扱を実施する“駅解放扱訓練”も実施しました。



【車両の解結作業】



【駅解放扱訓練】

(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。

2022 年度は東日本旅客鉄道株式会社に委託し、新入社員 2 名が基礎技術技能研修、中堅社員 5 名が専門技術研修、中堅社員 4 名が保線技術講座を実施しました。また、日本鉄道電気技術協会主催の通信技術講習を中堅社員 2 名、信号技術講習に中堅社員 6 名が受講しました。社内研修だけでは得られない知識、経験、習得した技術は貴重なものであり、日常の保守管理業務等につながっています。

4. 安全への取組

(1)災害対応の振り返り

2022 年 8 月 3 日に発生した大雨による災害は、これまで経験のない降雨により、非常に大きな影響を受けました。（全線運再開まで約 5 日間）

これまでも各種訓練を実施していましたが、改めて災害時の対応について振り返りを行い、各部署から対応について不足している点、確認が必要な点を抽出、検討し、改善を図りました。激甚化する自然災害について今後も改善を図っていきます。

(2)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。2022 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。また、テロ対策訓練を実施（10P（3）参照）し、いつ発生するかわからないテロについて備えています。

(3)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、新入社員研修で駅構内において「ハンディキャップ体験」を行い、社員自らが経験し、内容について展開を図っているほか、ホームと車両の隙間が空いている駅には掲示、列車の案内放送での注意喚起を行っています。

(4)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※」の情報や気象情報会社等からの気象情報・気象予測等を収集し、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。

特に、台風の接近や悪天候が予想される際等に、被害や事故等を未然に防ぐため、あらかじめ列車の運行を取りやめる「計画運休」の実施においては、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。

(5)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 年度より「鉄道に関する技術上の基準を定める省令等の解釈基準」の改正に対応した新しいアルコール検知器を使用しています。

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と行ってください。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。

**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！**

(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。

**警報は「急いで渡れ」の合図ではありません。
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。

**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！！**

歩行者・自転車の皆さまへ

警報機が鳴りはじめたら 横断を始めないでください

警報機が鳴りはじめたら、踏切内は**進入禁止**です。
警報は「急いで渡れ」の合図ではありません。
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。

踏切の無理な横断は、思わぬ事故の原因になります。
また、事故防止のため安全装置が働いて、接近してくる列車に緊急停止信号が送られることによりダイヤが乱れ、列車を利用される多くの方々にご迷惑がかかります。

もし踏切の中で車や人が閉じ込められているのを発見したら・・・



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。

※いたずらで押すと法律により罰せられる場合があります。
(カメラで監視しています)

踏切には**異常時の緊急連絡先**が表示されています。



線路や踏切内でトラブルが発生したら連絡してください



IGR いわて銀河鉄道

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

ドライバーの皆さまへ

踏切前では一旦停止!!

踏切の前では必ず**一旦停止**して、自分の目と耳で安全を確認してください。

警報機が鳴りはじめたら、**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。

**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。**

踏切の無理な横断は、思わぬ事故の原因になります。
また、事故防止のため安全装置が働いて、接近してくる列車に緊急停止
信号が送られることによりダイヤが乱れ、列車を利用される多くの方々に
ご迷惑がかかります。

踏切の中に閉じ込められたら...



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つけた場合は、
ためらわず非常ボタンを押してください。

踏切では、制限表示の高さを越える車は
絶対に進入しないでください。



架線切断による感電や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等のしまい忘れや、警察の許可を得て、道路交通法で定められて
いる積載物の高さ制限(3.8m)を越えて運転する場合には、特に注意が必要です。

踏切には**異常時の緊急連絡先**が表示されています。



線路や踏切内でトラブルが
発生したら連絡してください



IGR いわて銀河鉄道

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。



【ビニール等飛来の様子】

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:0570-035588

2023年6月発行