

平成 24 年度

安 全 報 告 書



浅間山をバックに駆け抜ける115系電車

しなの鉄道株式会社

安全報告書 目次

1 ごあいさつ	1
2 基本方針と安全目標	2
2・1 基本方針	
2・2 安全目標	
3 輸送の安全の実態	3
3.1 平成24年度 主な輸送障害	
3.2 事故等の状況	
3.3 インシデント報告件数	
4 重点安全施策の実施結果	5
4.1 安全運行体制の確立	
4.2 設備・車両の安全性確保	
4.3 請負工事の事故防止	
4.4 ヒヤリハットの活用と「気づく力」の醸成	
5 安全管理体制と方法	8
5.1 安全管理体制	
5.2 安全管理方法	
6 安全対策の実施状況	10
6.1 人材対策	
6.2 安全のための投資状況	
7 お客様との連携とお願い	11
7.1 お客様からのご意見	
7.2 お客様へのお願い	
8 安全報告書に対するご意見	12

1 ごあいさつ

日頃から、しなの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。また当社事業運営に対しましてご理解、ご支援を賜り厚く御礼申し上げます。

当社は、地域の基幹的な公共交通機関としての使命を果たし、安全で安定した輸送を達成すべく、社員が一丸となって取り組んでまいりました。

お陰様で大きな鉄道事故の発生もなく今日に至りました、これもひとえに皆様のご支援の賜物と感謝しております。

「安全の確保」は鉄道事業者の最優先課題であり変わらぬ使命であります。

当社は、本年を初年度とする「第三次中期経営計画」を策定しました。

安全・安定輸送の確保を目指し、「挑戦」と「創造」による新たな「しなの鉄道ブランド」を構築し「より高いレベルの安全運行体制の確立」に向けて、取り組んでまいります。

平成 24 年度安全計画に基づく取り組み実績、その他安全に関する情報を取り纏めましたのでご報告致します。

安全に対する取り組みについて、皆様のご意見や、ご感想をお聞かせいただけますようお願い申し上げます。



しなの鉄道株式会社

代表取締役社長

藤井 武晴

2 基本方針と安全目標

2.1 基本方針

- (1) 安全運行体制の確立
- (2) 設備・車両の安全性確保
- (3) 請負工事の事故防止
- (4) ヒヤリハットの活用と「気づく力」の醸成

2.2 安全目標

責任事故「ゼロ」を目標に、社員一丸となって安全に取り組みました。
平成 24 年度目標に対する結果は以下のとおりです。

区 分		項 目	内 容	24 年度の 結果
定量的な 目標	運 転 事 故	列車事故 (衝突・脱線等)	発生させない。 絶対起してはならない事故として全員で取り組む。	0 件
		人身障害事故	発生させない。 お客様の事故防止、駆け込み乗車等の注意喚起に努める。	0 件
		踏切障害事故	発生させない。 キャンペーン等を通じて事故防止の PR に努める。	0 件
	そ の 他	請負事故	発生させない。 請負事故防止会議や現場巡回等により事故防止に努める。	2 件
定性的な 目標		トップによる 現場巡回	月初及び重点期間等定期的に、また、臨時的に現場を巡回する。	月に 2～3 回
		安全推進委員会	社長をはじめ役員、管理者、現場責任者で毎月開催し、情報を共有化し、安全・安定輸送の推進を図る。	1 2 回

運転事故は発生しませんでした。請負事故は作業開始前に作業員が線路内に立ち入るなど 2 件発生しました。毎月 1 日に安全総点検を実施、輸送繁忙期に現場巡回の強化を実施しました。

3 輸送の安全の実態

3.1 平成24年度 主な輸送障害

○ 災害その他（雨）

発生年月日 平成24年8月17日 18時01分

発生場所 軽井沢駅～御代田駅間、西上田駅～坂城駅間

事故概況 大雨のため、中軽井沢駅、御代田駅、坂城駅設置の雨量計が規制値に達したため、運転を見合わせました。点検作業により安全確認ができた区間から運転再開しましたが、列車の運休や大幅な遅延が発生しました。

列車影響 22本が運休し、21本の列車に最大4時間12分の遅れが発生して、約3,100名のお客様にご迷惑をおかけしました。

○ 災害支障

発生年月日 平成24年8月25日 6時24分

発生場所 小諸駅～滋野駅間

事故概況 線路脇の木が架線に倒れているのを、上り列車の運転士が発見し非常停止しましたが間に合わず接触しました。お客様に怪我はなく、当該列車も運転を継続しましたが、木の伐採作業のため小諸駅～田中駅間の列車の運転を見合わせました。

列車影響 23本が運休し、13本の列車に最大3時間52分の遅れが発生して、約2,500名のお客様にご迷惑をおかけしました。

3. 2 事故等の状況

区 分	項 目	過去5年間の発生状況				
		24年度	23年度	22年度	21年度	20年度
鉄道運転事故	列車事故	—	—	—	—	—
	踏切障害事故	—	—	—	1	—
	鉄道人身事故	—	—	1	—	1
	鉄道物損事故	—	—	—	—	—
災 害	車両災害	—	—	—	—	—
	線路・送電等災害	—	—	—	—	—
	災害支障	1	3	—	—	—
	災害その他	6	2	3	3	4
輸 送 障 害	保安装置故障	—	—	—	—	—
	車両故障	—	1	4	3	1
	送電故障	—	1	—	—	—
	線路故障	—	—	—	—	—
	送電障害	—	—	—	—	—
	列車支障	—	1	—	—	—
	部内その他	1	—	—	1	2
	鉄道外その他	—	—	—	—	—
	停車駅通過	—	—	—	—	—
	死傷（自殺）	1	—	—	—	—
計	9	8	8	8	8	

24年度は9件のうち、災害によるものが7件とその大半を占めており、7件すべてが雨によるものでした。当社では管内8か所に設置した雨量計で雨量を監視しており、雨量が規制値に達すると運転中止や速度規制の措置を講じて、安全の確保に努めています。

3. 3 インシデント報告件数

区 分	過去5年間の発生状況				
	24年度	23年度	22年度	21年度	20年度
件 数	—	1	2	—	—

※ インシデント： 運転事故が発生するおそれがあると認められる事象

22, 23年度と2年続けてインシデントが発生していましたが、24年度は発生しませんでした。

4 重点安全施策の実施結果

4.1 安全運行体制の確立

(1) 各種訓練の実施

「基本力の向上と考える力の強化」をスローガンに、世代交代で受け継いだ知識技能の基本を踏まえた上で、訓練・研修を通じたレベルアップを図りました。

・区分		開催回数等	具体的な活動内容
全体 研修	しなの鉄道総合防災訓練	1回	佐久広域連合消防本部と合同で、地震発生を想定した列車・駅からの避難誘導訓練及び設備復旧訓練
	飛来物除去訓練	3回	架線に付着した農業用マルチ等の除去訓練
	救急救命訓練	4回	けが人等を想定した救命救助訓練
部門別 研修	指令業務研究会	13回	事例による実施基準、規程等の確認
	CTC手動扱い訓練	16回	緊急時に対応するため CTC 各駅の手動扱いの訓練
	駅業務研修会（安全）	50回	制御盤扱い訓練、転てつ器鎖錠訓練等
	運輸区指導訓練会	75回	運転士、車掌の全員を対象に月1回机上、現車訓練
	運輸区安全衛生委員会	12回	関係個所の安全点検、時期に合わせた予防衛生等
	技術センター安全衛生委員会	12回	「他山の石」、「過去事例」の活用等
	脱線復旧訓練（運輸区）	1回	実際に車両を脱線させ、載線復旧訓練
非常召集訓練（技術センター）	1回	電話による出動可否、出勤時分、本人との連絡の可否等	
	各種災害等復旧訓練（技術センター）	6回	レール折損、降雨災害、電気設備故障等の復旧訓練
派遣 研修	運輸安全マネジメント内部監査員研修会	1人	日本民営鉄道協会主催による、安全管理、内部監査の概要や進め方等の研修会
	鉄道総研技術研修会	9人	軌道管理、構造物、鉄道防災等の専門研修
	日本鉄道電気技術協会研修会	14人	電車線、信号通信技術等の専門研修
	分岐器研修会	1人	民間企業主催の線路維持



【CTC 手動扱い訓練】



【駅補助制御盤取扱い訓練】

しなの鉄道総合防災訓練の様子



救助隊による車両からのケガ人搬出の訓練



避難はしごを使用して車両から避難する訓練



消火器を使用した消火訓練

平成 24 年度のしなの鉄道総合防災訓練は、11 月 16 日に小諸駅構内で実施しました。社内全部署が参加した他、佐久広域連合消防本部にもご協力頂き、116 名が参加しました。地震が発生したとの想定のもと、列車内のケガ人の搬出訓練や、駅からの避難誘導訓練、また、設備復旧訓練等を実施しました。

(2) 安全マネジメントの確実な実行と持続的改善

内部監査を通じて安全管理体制をチェックするとともに、指摘事項については改善措置をとり安全管理体制の徹底を図るとともに、安全推進委員会に報告して問題の共有化を図りました。

4. 2 設備・車両の安全性確保

計画的な修繕や設備投資により、車両・設備の安全性の維持向上に努めました。
24年度における修繕費や設備投資の状況は、6. 2「安全のための投資状況」のとおりです。

4. 3 請負工事の事故防止


各種会議等を開催し、事故防止に努めた結果、重大事故は発生しませんでした。

項 目	実施回数	具 体 的 な 内 容
請負事故防止会議	1回	ヒューマンエラー事故防止、私たちの安全優先度（請負会社 29社参加）
輸送繁忙期前の設備総点検	3回	ゴールデンウィーク、夏期、年末年始の多客期前に設備の総点検を実施
工事現場の安全パトロール	98回	工事現場に出向いて、様式に基づき実施

4. 4 ヒヤリハットの活用と「気づく力」の醸成

「ヒヤリハット」について、各職種にどのような事象が発生しているか統計と分析を行い、安全推進委員会に報告して内容の共有化を図り注意喚起しました。

◎運輸区ヒヤリハット事例

<p>・当区のヒヤリ・ハット</p> <p>【運転士編】</p> <p>★ 11行路、2680M長野駅発車で遅れが発生した。安茂里に30秒遅着した。遅れていたため反射的に発車の流れに入ろうとして、45秒停車である事に気がつき早発寸前で事なきを得た。時刻表にテフラで注意の表示があったのに、つい流れにのって作業をしうになってしまった。時刻表の確認をしっかりとしなければと感じました。2680Mは長野～篠ノ井間の各駅45秒停車であり、要注意列車なので、他の要注意列車にも注意したいと思います。</p> <p><input type="checkbox"/> 時刻表の確認は、基本通り一駅ごと確認しましょう。基本の大切さを再確認したと思いますが、落とし穴はどこにでも潜んでいるので、基本作業は「ずく」をおしはずり行いましょう。</p>		
--	--	---

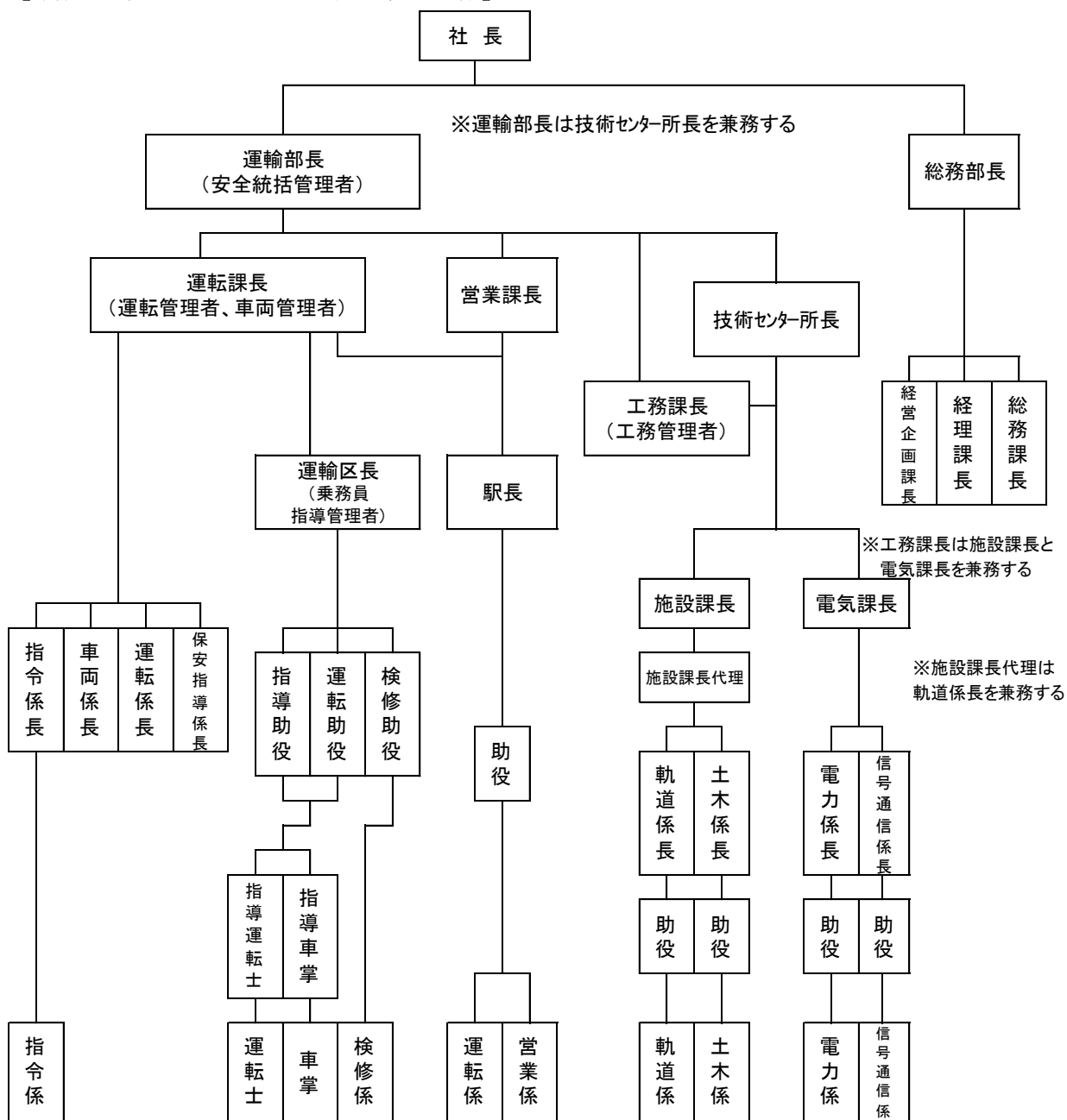
5 安全管理体制と方法

5.1 安全管理体制

社長をトップとする安全管理組織を構築・運用しています。

この組織の中で、安全統括管理者、運転管理者、車両管理者、乗務員指導管理者、工務管理者、総務部長が、それぞれの責任を明確にした上で、安全確保のための役割を担っています。

【平成24年度 しなの鉄道 安全管理組織】



5. 2 安全管理方法

(1) 安全推進委員会

社長をはじめ、全常勤役員、本社課長・係長、現場管理者により構成される安全推進委員会を毎月1回（第1月曜日）開催しています。

この会議では、前月の事故状況の報告を受け、意見交換及び軽微な事故であっても対応策を検討するとともに、他社での事故を事例とした検討・研究を行い、当社での実行性のある対応案を検討し、事故防止対策に反映しています。

(2) 多客輸送期対応体制

ゴールデンウィーク・夏期・年末年始等の多客期間には、輸送対策本部を設置するとともに、多客期間前には、安全輸送の総点検を実施し、事故防止を図っています。

・輸送対策本部の設置状況

4月27日～5月5日、7月20日～8月19日、12月10日～1月10日

・設備総点検の実施状況

4月4日～4月20日、7月2日～7月19日、11月1日～12月7日

(3) 社長、役員、管理者の現場指導

・社長

直接現場に出向き、安全管理体制等に対する問題点等について意見交換や注意喚起を行っています。平成24年度は、月に2～3回のペースで実施しました。

・安全統括管理者

随時、現場巡回、列車添乗を実施し、常に問題点・改善事項の把握を行うとともに、社員指導に当たっています。平成24年度は、週1回程度のペースで実施しました。

・運転管理者、車両管理者

随時、現場巡回等を実施し、常に問題点・改善事項の把握を行うとともに、社員の指導に当たりました。

・乗務員指導管理者

毎月の訓練会の他、随時、列車添乗を行って実情を把握し、社員の指導に当たりました。

・工務管理者

概ね週1回のペースで現場に出向き、施設の状況を把握するとともに、社員の指導に当たりました。

・常勤監査役

内部監査計画表に基づき、平成24年度は内部監査を6回実施した他、列車巡回による安全確認を月3回程度実施した他、現場検査の立会いを4回実施しました。

5. 3 安全管理体制の見直し

随時、安全管理体制については、見直しを行っています。

6 安全対策の実施状況

6.1 人材対策

(1) 運転士養成 養成人数 3人 養成期間 約 6ヶ月

当社の運転士養成は、原則として車掌経験者の中から、社内選抜試験に合格した者を養成しています。学科講習を経て、国土交通省の筆記試験に合格、技能講習を経て国土交通省の技能試験に合格し、最後に現場による見極め試験に合格し、免許証を交付された者を運転士として登用しています。

(2) 車掌養成 養成人数 2人 養成期間 約 2.5ヶ月

車掌養成は、駅経験者の中から社内選抜試験に合格した者を養成しています。運転士のような国家免許制度ではありませんが、社内において学科講習、技能講習を経て、運転士と同様に、最後に現場による見極め試験に合格した者を車掌として登用しています。

(3) 技術レベルの向上

○ J Tを中心に安全に関する技術レベルの伝承・向上を図るとともに、各種集合教育や訓練会等を実施しました（詳細は4.1を参照）。

6.2 安全のための投資状況

当社では、設備・車両の安全のための設備投資、修繕を計画的に実施しています。設備投資、修繕費の状況は下記の表のとおりです。

【安全のための投資推移】

単位：金額（千円）、前年比（%）

項目	24年度		23年度		22年度		21年度		20年度	
	金額	前年比	金額	前年比	金額	前年比	金額	前年比	金額	
設備投資	149,642	230.6	64,880	264.5	24,522	11.8	207,490	87.3	237,583	
修繕費	設備関係	430,007	124.2	346,109	103.4	334,665	106.3	314,823	101.9	317,356
	車両関係	204,312	78.0	261,654	106.2	246,171	101.0	243,777	90.5	279,859
	計	634,319	104.3	607,763	104.6	580,836	104.0	558,600	96.6	596,945
合計	783,961	116.5	672,643	111.1	605,358	79.0	766,090	93.9	815,850	

【平成24年度中に完了した主な安全対策工事】

○ 平原駅下り乗降場改良工事



○ 信濃追分駅～御代田駅間、のり面工新設工事



7 お客様との連携とお願い

7.1 お客様からのご意見

当社では、あらゆるご意見、ご要望をお寄せいただくために、電話、ファックス、メール、駅窓口など様々な手段で意見をいただいています。

平成 24 年度に寄せられた意見の総数は 357 件でした。多くは接客やサービスや車両・設備等に関するものでした。なお、安全に関するものは 8 件あり、主なものは跨線橋へのエレベータ設置、ホーム段差の解消、鉄道用地内への無断立ち入り等についてでした。このうち老朽化した平原駅乗降場の改良を実施しました。その他については、中期経営計画に基づいて進めてまいります。

お客様からいただいたご意見は、直ちに担当部門で確認を行い、状況により社員指導や安全対策を実行してまいります。

また、ご連絡先が判明していて回答可能なお客様には、迅速に回答するように常に努めています。

7.2 お客様へのお願い

○ 踏切事故防止のためのお願い

踏切事故及び踏切支障（衝突はしていないが列車が停止した事象）のほとんどが、無理な直前横断によるものです。24 年度の踏切支障は全体で 25 件と、前年よりも 13 件少なくなりました。また、踏切事故は発生しませんでした。踏切に入る前には、必ず一旦停止して、警報機が鳴ったら無理に渡ることのないようお願いいたします。

万が一、立往生した場合は遮断機付近にある「非常ボタン」を押していただくようお願いいたします。



【非常ボタン】



【障害物検知装置】

【平成 24 年度の踏切事故、踏切支障の状況】

踏切事故	0 件	(対前年度 ±0 件)
踏切支障	25 件	(対前年度 -13 件)
遮断棒折損	16 件	(対前年度 +4 件)

○ 沿線にお住まいの方へのお願い

安全に運行するためには、施設・設備の改良工事等が必要です。

工事区域周辺にお住まいの方に、工事期間等をお知らせしたパンフレットを配布し、工事手法についても極力ご迷惑をおかけしないように努めておりますが、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。

何卒、ご理解ご協力をお願いします。

8 安全報告書に対するご意見

この安全報告書へのご感想、当社の安全への取組みに対するご意見をお寄せください。

【連絡先】

しなの鉄道株式会社 運輸部 運転課

電 話：0268-21-0471（8：30～17：30 土日曜、祝日、年末年始を除く）

F A X：0268-21-0473

E-mail：unten@shinanorailway.co.jp（当社ホームページからもご意見をお寄せいただけます。）