

平成 28 年度

# 安 全 報 告 書



しなの鉄道を走る 115 系電車

平成 29 年 8 月

しなの鉄道株式会社

ごあいさつ

## 次の20年への安全・安定輸送に向けて

日頃より、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。

また沿線の皆様には弊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、弊社は、本年10月1日に開業20年を迎えることとなります。これまでを振り返りますと、経営面では、平成13年度に債務超過となり、長野県からの公的支援や数度の運賃改定を実施するなど平坦ではありませんでしたが、沿線の皆様による温かいご支援により現在では黒字を維持している状況にあります。

また、安全面では、平成25年9月の坂城駅構内における保守用車と普通列車の接触事故を最も重大な教訓として、「二度と同じ事故を起こさない」との決意のもと「坂城事故を風化させない取り組み」を実施するなど全社挙げて再発事故防止、安全性の向上に取り組んでおります。平成28年度においては、安全を確保する体制強化や社員力の向上、災害時・異常時への対応力の強化を実施しました。

これからの20年は、人口減少や少子高齢化による運賃収入の減少、製造から40年を迎える老朽車両の更新費用負担、増加傾向にある災害対策の強化など、再び厳しい経営環境に直面することが予想されており、これまでと同じことをしては、適切な安全投資が行えないなど地域の足としての鉄道を守ることが困難になる可能性もあります。

そのような環境認識のもと、限られた経営資源の中で安全を確保し向上させていくために、「今からできることを自ら実行する」との方針のもと、収益を向上させていくことは勿論、安全マネジメント体制の一層の強化や、安全への「気づく力」、「自ら考え行動する力」の向上、設備整備・維持管理の方法の抜本的な見直しなど、不断の努力と改善を実施していく所存であります。

これからも安全で安定した輸送と地域に生きるを変わらぬ使命とし、お客様に信頼され、地域に愛される鉄道を目指して、社員および関係者が一丸となって挑戦してまいります。

本報告書は、平成28年度における弊社の安全の取り組みについて、お客様や地域の皆様にご理解いただけるよう工夫して作成いたしました。ぜひご高覧いただくとともに、ご意見やご助言を賜れば幸いです。

代表取締役社長  
玉 木 淳



## 安全報告書 目次

|                           |    |
|---------------------------|----|
| 1. 安全に関する当社の考え方           | 1  |
| 2. 安全管理体制                 | 2  |
| (1) 安全管理体制について            | 2  |
| (2) 安全確保に関する組織体制          | 2  |
| (3) 安全管理の運用方法             | 3  |
| 3. 平成 28 年度の基本方針に基づく取り組み  | 3  |
| (1) 安全管理体制の改善と強化          | 3  |
| (2) 安全・安定輸送確保のための取り組み強化   | 4  |
| (3) 施設・設備等の維持更新、安全性向上     | 6  |
| (4) 自然災害への取り組み強化          | 6  |
| (5) 異常時の迅速な対応             | 6  |
| 4. 平成 28 年度定量的な目標の達成状況    | 8  |
| (1) 目標及び結果                | 8  |
| (2) 事故等の状況（参考）            | 8  |
| 5. 平成 28 年度計画推進体制に基づく取り組み | 10 |
| (1) 社長、管理者等の取り組み          | 10 |
| (2) 全社の取り組み               | 11 |
| 6. 安全のための設備投資・修繕計画        | 11 |
| (1) 設備投資計画及び実績            | 11 |
| (2) 平成 28 年度に実施した主な安全対策工事 | 11 |
| (3) 修繕計画及び実績              | 12 |
| 7. 施設・設備等による安全対策          | 13 |
| (1) 列車運行関係                | 13 |
| (2) 車両関係                  | 13 |
| 8. みなさまへのお願い              | 14 |
| (1) お客さまへのお願い             | 14 |
| (2) 地域のみなさまへのお願い          | 15 |
| 9. 安全報告書に対するご意見           | 16 |

## 1. 安全に関する当社の考え方

「安全の確保」は当社の経営の根幹であるという理念は、会社発足以来不変であり、ソフト・ハード両面から常に安全性の向上に取り組み続けています。

「安全の確保」のために、経営トップを含めたすべての社員が行動すべき事項を「安全方針」及び「安全に係る行動規範」として定めています。

また、安全確保に向けた当社の課題を洗い出し、それら問題を解決するための目標や取り組みを安全重点施策としてまとめた安全計画を定めています。

### 安全方針

1. 私たちは、安全は事業の根幹であるとの信念のもと、お客さまの安全を最優先します。
2. 私たちは、安全に関する法令及び規程を遵守し、全社員一丸となって安全の確保に取り組みます。
3. 私たちは、PDCAを確実に実施し、継続的な改善見直しを行ない、常に安全性の向上に努めます。
4. 私たちは、安全で安定した輸送を変わらぬ使命とし、お客さまに信頼され、地域に愛されるしなの鉄道を目指して挑戦します。

### 安全に係る行動規範

1. 一致協力して輸送の安全の確保に努める
2. 輸送の安全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遵守し、厳正、忠実に職務を遂行する
3. 常に輸送の安全に関する状況を把握し、理解するように努める
4. 職務の遂行に当たり、推測に頼らず確認の励行に努め、疑義のある時は最も安全と思われる取扱いを行う
5. 事故・災害等が発生した時は、人命救助を最優先に行動し、速やかに安全適切な処置をとる
6. 情報は漏れなく、迅速、正確に伝達し、透明性を確保する
7. 常に問題意識を持ち、改革に果敢に挑戦する

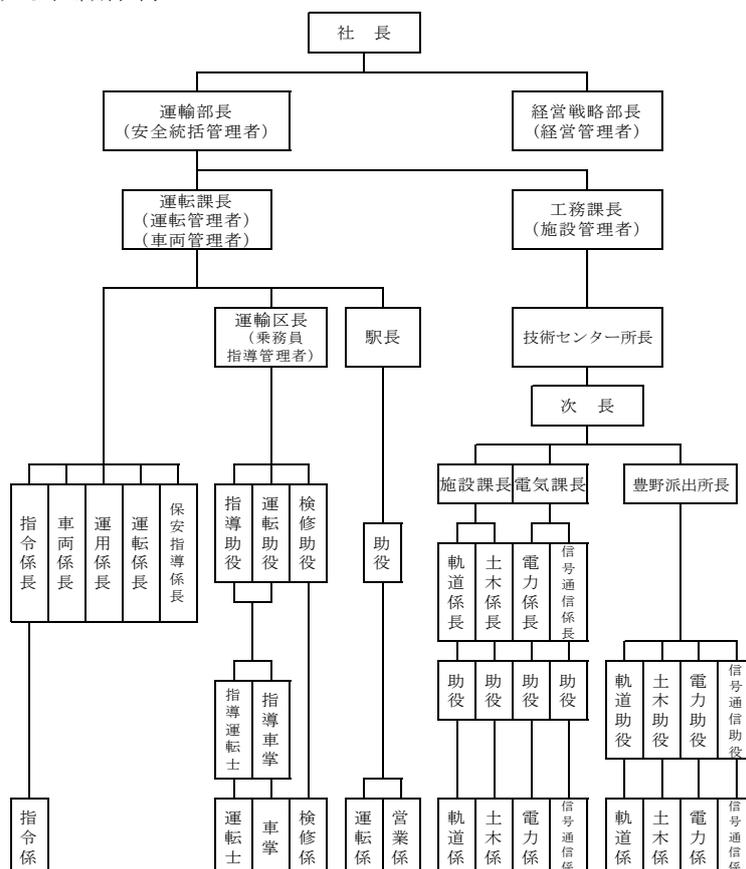
## 2. 安全管理体制

### (1) 安全管理体制について

当社では安全管理体制や方法を定めた「安全管理規程」を、鉄道事業法に基づき平成18年10月に制定し、経営トップから現場社員が一丸となった安全管理体制を構築しています。また、社長を最高責任者として、安全統括管理者である運輸部長をはじめとする各管理者の責務を明確にするとともに、社長がマネジメントレビューを主催し、安全管理体制が適切かつ有効に機能していることを評価し、必要に応じて安全管理体制の見直し改善を図っています。

| 管理者                | 責 務                                 |
|--------------------|-------------------------------------|
| 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<br>(運輸部長)  | 輸送の安全の確保に関する業務を統括する。                |
| 運転管理者<br>(運転課長)    | 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。         |
| 乗務員指導管理者<br>(運輸区長) | 運転管理者の指揮の下、運転士の資質の保持に関する事項を管理する。    |
| 施設管理者<br>(工務課長)    | 安全統括管理者の指揮の下、鉄道設備に関する事項を統括する。       |
| 車両管理者<br>(運転課長)    | 安全統括管理者の指揮の下、車両に関する事項を統括する。         |
| 経営管理者<br>(経営戦略部長)  | 輸送の安全の確保に必要な設備投資、財務及び要員に関する事項を統括する。 |

### (2) 安全確保に関する組織体制



(3) 安全管理の運用方法

安全計画に基づき各機関で取り組みを実施し、その結果を安全推進委員会で検証しています。また社長を含めた管理者の内部監査を実施しています。これら情報をもとにマネジメントレビューを実施し、安全管理体制の改善を図っています。またこれらの取り組みは、PDCAサイクルの考えを取り入れて運用しています。

ア. 安全推進委員会

鉄道の輸送の安全を確保するための事業の計画実行管理状況の検証、事故・災害等に対する効果的な再発防止策の策定及び潜在的なリスクに対する対応策の策定等、輸送の安全水準の維持・向上を推進するため、社長を委員長、安全統括管理者を副委員長に、管理者等により構成された安全推進委員会を毎月開催しています。

イ. 内部監査

安全統括管理者が認めた者で、社長が指定した内部監査員が安全管理体制について適切かつ有効に運用されているかを確認し、見直しと継続的改善を行うことにより、輸送の安全性の確保と向上を図っています。

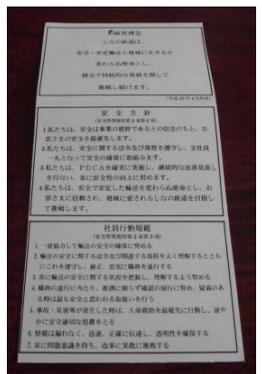
ウ. マネジメントレビュー

社長が、安全管理体制が適切かつ有効に機能していることを評価し、必要に応じて安全管理体制の見直しや改善を図るために実施しています。

3. 平成 28 年度の基本方針に基づく取り組み

(1) 安全管理体制の改善と強化

ア. 安全管理規程の改正（安全方針の改正）

|    |   |  |
|----|---|--|
| 目的 | 平成 27 年度の運輸安全マネジメント評価での助言に基づき、安全方針の明確化と、社員に徹底するため。  |  <p>安全方針カード</p> |
| 内容 | <p>①「安全最優先」、「法令等の遵守」、「安全管理体制の継続的な改善」を盛り込み平成 28 年 4 月 1 日に施行しました。</p> <p>②平成 28 年 4 月に、全社員を対象とした安全方針及び安全計画の説明会を実施し、周知徹底を図りました。</p> <p>③安全方針カードを全社員に配布し、浸透を図りました。</p> |  |

イ. 安全推進委員会の開催

|      |  |
|------|--|
| 実施回数 | 毎月 1 回・年 12 回実施 臨時安全推進委員会 1 回 拡大安全推進委員会 1 回  |
| 内容   | <p>①事故の概況及び現場で検討した事故の対策を深度化し、より効果的な事故の再発防止対策を策定しました。</p> <p>②安全計画の基本方針に基づき各現場で立案した、傷害・運転事故防止重点実施計画の取り組み状況を報告するとともに、情報の共有化を図りました。</p> <p>③各現場で発生したヒヤリ・ハット情報の共有に努めました。</p> |

ウ. 安全大会を通じての安全意識の向上

|       |  |   |
|-------|--|---|
| 目 的   | 社員・協力会社社員が、発生した恐ろしい事故から「考える力・気づく力」を強化し、事故の再発防止、未然防止を図るため。  |  |
| 開 催 日 | 平成 28 年 5 月 25 日 (水)   |   |
| 内 容   | ①テーマ『運転事故・インシデント「0」を目指す』<br>②講 演「お客さま死亡事故0 社員の死亡事故0を目指す」<br>東日本旅客鉄道株式会社 長野支社 安全対策室長<br>③発 表 事故防止の取り組み 協力会社<br>再発事故防止の取り組み 社内各現場の発表 |   |
| 出 席 者 | 75 名 (東日本旅客鉄道株式会社、協力会社、社員)   |   |

エ. 気づく力・考える力の強化

|     |   |   |
|-----|---|---|
| 項 目 | 坂城事故を風化させない取り組み   |  |
| 目 的 | 坂城事故についての学習を通して、<br>①坂城事故と共通の問題点に起因する事故・取り扱い誤り」の防止に繋げるため。<br>②社員一人一人の「考える力、気づく力」を強化するため。          |   |
| 内 容 | ①各機関での、坂城事故についての学習。<br>②9月に拡大安全推進委員会を実施しました。<br>社内8機関が、問題点、どうすればよかったのか、自箇所と同じような業務や作業がないか学び合いました。 |   |

オ. 好事例の水平展開

|     |  |
|-----|--|
| 項 目 | 社員表彰の実施  |
| 内 容 | 線路内に立ち入ったお客さまを発見し、列車の停止手配を執った事例等 9 件の社員表彰を実施することで共有を図りました。 |

カ. 内部監査の実施と情報共有

内部監査実施規程に基づき、社長を含めた全管理者に対して内部監査を年 7 回実施しました。監査結果を安全推進委員会で共有を図りました。

キ. マネジメントレビューによる安全管理体制の見直し改善

12月に各管理者の安全管理体制の構築・改善のための取り組み状況、内部監査結果に基づき、社長が評価し、改善のために平成 29 年度の安全計画に反映させました。

(2) 安全・安定輸送確保のための取り組み強化

ア. 協力会社と一体となった安全性の向上

| 項 目          | 実施回数  | 具 体 的 な 内 容  |
|--------------|-------|--|
| しなの鉄道の事故防止会議 | 1 回   | 安全の取り組みについて<br>事故事例に対するグループ討議<br>(協力会社 38 社・72 名 参加) |
| 協力会社の事故防止会議等 | 5 回   | 協力会社の事故防止会議等への出席                                     |
| 工事現場の安全パトロール | 141 回 | 工事現場に出向いて、チェック項目に基づき実施                               |

イ. 繰り返し事象の撲滅の取り組み

坂城事故を風化させない取り組み参照 (3. (1) エ)

ウ. 再発事故防止・未然事故防止の取り組み

(ア) 事故の恐ろしさを知る取組み

|     |   |
|-----|---|
| 目的  | 東日本旅客鉄道株式会社の事故の教訓学習室及び安全体感センターで「事故の恐ろしさ」を学び、管理者として自らが事故防止策を考え、実行するきっかけにするために実施しました。 |
| 内容  | ①感電体験、重量物落下体験等<br>②事故の教訓学習室で過去の事故事例の学習  |
| 出席者 | 役員（社長、専務、監査役）本社各課長、駅長、区長、所長   |

(イ) ヒヤリ・ハット情報の収集と活用

各現場で発生したヒヤリ・ハット情報を安全推進委員会で共有を図りました。

(ウ) 各機関の訓練及び研修等の実施

鉄道運転事故等（脱線、衝突、ヒューマンエラー等）を防止するための「運転事故防止重点実施計画」と、お客さま及び社員の事故を防止するための「傷害事故防重点実施計画」を機関毎に具体的に定め訓練を実施し、取り組みました。

| 区分           |                             | 開催回数等   | 具体的な活動内容  |
|--------------|-----------------------------|---|---|
| 全体           | 拡大安全推進委員会<br>坂城事故の風化させない取組み | 1回  | 5月から坂城事故について各現場で学習。<br>9月の拡大安全推進委員会で発表会                                     |
|              | 飛来物除去訓練                     | 1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                      | 1回  | ケガ人等を想定した救命救助訓練   |
|              | サービス介助士資格取得講習               | 1回  | サービス介助士の資格取得のための講習  |
| 部門別          | 指令業務研究会                     | 12回   | 事例による実施基準、規程等の確認  |
|              | 北しなの線勉強会（指令）                | 12回   | 北しなの線に関する異常時対応方法等   |
|              | CTC手動扱い訓練（指令）               | 17回   | 緊急時に対応するためのCTC手動扱い訓練  |
|              | 各種訓練（指令）                    | 45回   | 補助制御盤訓練、PRC異常時対応訓練等   |
|              | 駅業務訓練会（安全）<br>各種訓練（4管理駅）    | 71回   | 制御盤扱い訓練、転てつ器鎖錠訓練、ポイント不<br>転換対応訓練、踏切支障報知装置復帰訓練等                              |
|              | 運輸区指導訓練会                    | 39回   | 運転士、車掌の全員を対象に月1回机上、現車訓<br>練（機器の正し取扱い方、異常時対応等）                               |
|              | 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   | 他山の石の活用、傷害事故・運転事故防止重点実<br>施計画とその実施状況の共有化                                    |
|              | 列車脱線復旧訓練（運輸区）               | 1回  | 実際に車両を脱線させての載線復旧訓練  |
|              | 除雪車(MCR)脱線復旧訓練              | 2回  | MCRを使い、脱線時の復旧方法を確認  |
|              | 基本力向上訓練（技術センター）             | 7回  | 異常時対応、遮断桿取替、踏切交通誘導訓練等、<br>変電所設備   |
| 各種訓練（技術センター） | 9回                          | MC点検講習、断線復旧訓練、軌陸車取扱い、レー<br>ルスター取扱い、MCR取扱訓練、軌陸車応急復旧<br>訓練等 |   |
| その他          | 鉄道総研技術講座                    | 8回  | 新入社員のための鉄道技術概論、トンネル維持管<br>理、鉄道総研月例発表会、鉄道防災等の専門研修、<br>トンネル維持管理の基本、安全の人間科学概論等 |
|              | 日本鉄道電気技術協会研修会               | 19回   | 電車線、信号通信技術等の専門研修  |
|              | 労働安全衛生関連講習等                 | 4回  | 安全管理者講習、特別教育等（高所作業車、チェ<br>ーンソー、刈払機）   |
|              | その他協力会社等の研修<br>JRとの合同訓練     | 6回  | JRの技術訓練会参加<br>メーカー技術講習等   |



電車脱線復旧訓練  
(運輸区・検修)



基本力向上訓練  
(列車を止める措置)  
(技術センター)



手信号による列車出発訓練  
(戸倉駅・運輸区)

(3) 施設・設備等の維持更新、安全性向上

長期的な視野に立った計画的な修繕や設備投資により、施設・設備等の維持、安全性の向上に努めました。

(4) 自然災害への取り組み強化

ア. 北しなの線冬期体制構築のためのプロジェクトチームの設置

引き続き北しなの線冬期体制の構築のためのプロジェクトチームを設置し、27年度冬期の振り返りから、霜害に強いパンタグラフの導入等を実施しました。

イ. 各種訓練の実施

(ア) 9月～2月にかけて、ハンドロータリーによる除雪訓練、モータカーラッセル (MCR) の除雪、脱線復旧訓練等を実施しました。

(イ) 3月に全社員の安否確認訓練を実施しました。

ウ. 浅間山噴火に備えた情報伝達訓練への参加

浅間山火山防災協議会主催の構成員 (関係省庁、関係自治体、関係企業) を対象とした情報伝達訓練に参加し、情報伝達経路の確認と防災意識の向上を図りました。

(5) 異常時の迅速な対応

ア. 警戒強化

平成 28 年は台風の接近 (10 号、16 号 18 号) や、1 月中旬から下旬にかけ発生した大雪に対して、本社各課、各現場と対応を協議すると共に警戒体制をとり、災害に備えました。



H28 年 10 月 台風 18 号倒木  
北しなの線 黒姫～妙高高原間



H29 年 1 月 大雪  
北しなの線 黒姫～妙高高原除雪作業

## イ. 情報提供

事故等が発生した場合で始発列車に影響があると判断した場合で、運休、30分以上の遅れが見込まれる場合は、報道機関、公的機関、学校、鉄道事業者等にFAX、メール、ホームページ及びソーシャルネットワークサービス（SNS）で迅速な情報提供を実施しました。

- ・ FAX 送信総数 82 件
- ・ メール送信総数 78 件

## ウ. G7 長野県・軽井沢交通大臣会合への対応

G7 長野県・軽井沢交通大臣会合対応本部を設置しました。

(ア) 開催期間中、本社に対処本部を設置し、役員が交代で常駐しました。

(イ) 巡回強化（構内・変電所・車両基地の巡回）

開催期間中、軽井沢～上田間及び車両基地のある戸倉の巡回を強化しました。

(ウ) 添乗強化

開催期間中、軽井沢駅に到着する全列車への添乗を実施しました。

(エ) 宿泊体制の強化

開催期間中、軽井沢駅の宿泊体制を強化しました。

(オ) ゴミ箱・灰皿撤去

開催期間中、軽井沢、上田駅のゴミ箱・灰皿を撤去しました。

(カ) テロの未然防止のための啓発活動

①放送強化（構内・車内でのテロ警戒放送の実施）

②駅構内でのテロ啓発ポスターの掲出

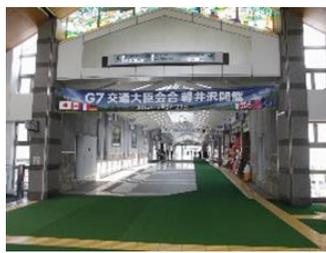
③社員及び軽井沢駅構内のテナント社員の「テロ警戒中」ワッペンの着用

(キ) テロ対応訓練の実施

運輸局で実施したテロに係る情報伝達訓練に併せて、軽井沢駅、上田駅で構内一斉点検訓練を実施しました。



ポスター



軽井沢駅自由通路



「テロ警戒中」ワッペン

#### 4. 平成 28 年度定量的な目標の達成状況

##### (1) 目標及び結果

| 区分                     | 項目                 | 内 容   | 28 年度目標 | 28 年度結果 |
|------------------------|--------------------|---|---------|---------|
| 鉄道<br>運<br>転<br>事<br>故 | 列車事故<br>(衝突・脱線・火災) | 絶対起してはならない事故として全員で取り組みます。                         | 0 件     | 0 件     |
|                        | 踏切障害事故             | キャンペーン等を通じて事故防止の P R に努めます。                       | 0 件     | 1 件     |
|                        | 鉄道人身障害事故           | ホーム上での列車との接触事故、線路転落による事故、駆け込み乗車の危険等への注意喚起に努めます。   | 0 件     | 1 件     |
|                        | 鉄道物損事故             | 絶対起してはならない事故として全員で取り組みます。                         | 0 件     | 0 件     |
| インシデント*                |                    | 運転事故には至らないが、事故が発生する恐れがあると認められる事象を発生させないように取り組みます。 | 0 件     | 0 件     |

※インシデント：運転事故が発生する恐れがあると認められる事象。

ア. 残念ながら鉄道運転事故が 2 件発生しました。なお社員の取り扱い誤り及び施設・車両の不備による事故はありませんでした。

イ. インシデントの発生はありませんでした。

##### (2) 事故等の状況（参考）

・運輸局に報告した鉄道運転事故、インシデント、災害、輸送障害の発生状況

| 区分                     | 項目           | 過去 5 年間の発生状況 |        |       |        |       |        |        |        |
|------------------------|--------------|--------------|--------|-------|--------|-------|--------|--------|--------|
|                        |              | 28 年度        |        | 27 年度 |        | 26 年度 |        | 25 年度  | 24 年度  |
|                        |              | 北しなの線        | しなの鉄道線 | 北しなの線 | しなの鉄道線 | 北しなの線 | しなの鉄道線 | しなの鉄道線 | しなの鉄道線 |
| 鉄道<br>運<br>転<br>事<br>故 | 列車事故         | 0            | 0      | 0     | 0      | 0     | 0      | 0      | 0      |
|                        | 踏切障害<br>事故   | 0            | 1      | 0     | 0      | 0     | 1      | 0      | 0      |
|                        | 鉄道人身<br>障害事故 | 0            | 1      | 0     | 0      | 0     | 0      | 0      | 0      |
|                        | 鉄道物損<br>事故   | 0            | 0      | 0     | 0      | 0     | 0      | 1      | 0      |
| インシデント                 |              | 0            | 0      | 0     | 0      | 0     | 0      | 0      | 0      |
| 災<br>害                 | 車両災害         | 1            | 0      | 0     | 0      | 0     | 0      | 0      | 0      |
|                        | 線路・送電<br>等災害 | 0            | 0      | 0     | 1      | 0     | 2      | 0      | 0      |
|                        | 災害支障         | 1            | 0      | 2     | 0      | 0     | 0      | 1      | 1      |
|                        | 災害その他        | 3            | 3      | 0     | 4      | 1     | 1      | 4      | 6      |
| 輸<br>送<br>障<br>害       | 車両故障         | 0            | 3      | 0     | 1      | 0     | 0      | 1      | 0      |
|                        | 保安装置<br>故障   | 1            | 1      | 1     | 0      | 0     | 0      | 0      | 0      |
|                        | 踏切支障         | 0            | 1      | 1     | 1      | 0     | 0      | 0      | 0      |
|                        | 部内その他        | 0            | 2      | 0     | 0      | 0     | 0      | 0      | 1      |
|                        | 死傷(自殺)       | 0            | 0      | 0     | 0      | 0     | 1      | 2      | 1      |
| 計                      |              | 6            | 12     | 4     | 7      | 1     | 5      | 9      | 9      |

※鉄道運転事故、インシデント、運休又は 30 分以上の遅延を伴う災害・輸送障害が運輸局への報告対象です。

ア. 災害は 8 件発生しました。

○主な災害

(ア) 災害その他 (雨)

8 月、大雨の影響で雨量計が規制値に達し、坂城～屋代間で運転を見合わせました。

・影響人員 約 6,000 名

(イ) 部内その他 (空転)

11 月、御代田～信濃追分間で霜により空転が発生し、運休、遅延が発生しました。

・影響人員 約 3,000 名

(ウ) 災害その他 (雪)

1 月、大雪の影響でしなの鉄道線、北しなの線で運休、遅延が発生。特に北しなの線の黒姫～妙高高原間では運転を見合わせました。

・影響人員 約 2,100 名

イ. 輸送障害は 8 件発生しました。

○主な輸送障害

(ア) 保安装置故障

6 月、戸倉駅構内のレールの継ぎ目付近にあるケーブルの故障により信号機が使用出来なくなりました。このため運休、遅延が発生しました。

・影響人員 約 3,800 名

(イ) 11 月、田中駅で車両故障が発生し、速度が上がらなくなりました。このため運休・遅延が発生しました。

・影響人員 約 770 名

(ウ) 2 月、平原駅構内でドアが開かなくなる事象が発生しました。このため運休、遅延が発生しました。

・影響人員 約名 3,000 名

## 5. 平成 28 年度計画推進体制に基づく取り組み

### (1) 社長、管理者等の取り組み

#### ア. 社長

- (ア) 直接現場に出向き、全社員と面談し、安全管理体制に対する問題点等について意見交換を行いました。
- (イ) 安全方針を策定し、平成 28 年 4 月 1 日に施行しました。
- (ウ) 12 月に「平成 28 年度マネジメントレビュー」を実施し、平成 29 年度の安全計画に反映させました。
- (エ) 委員長として安全推進委員会を主宰し、各管理者・現場長と安全マネジメントの実行状況や安全体制の有効性を話し合う他、事故災害等に対する効果的な再発防止策、潜在的なリスクへの対応策を作成すると共に部門を超えて共有し、輸送の安全水準の維持・向上に取り組みました。

#### イ. 安全統括管理者

現場巡回、列車添乗を実施し、常に問題点・改善事項を把握するとともに、社員の指導を行いました。

#### ウ. 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・改善事項を把握するとともに、社員の指導を行いました。

#### エ. 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するとともに、社員の指導を行いました。

#### オ. 施設管理者

概ね 2 週間に 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、社員の指導を行いました。

#### カ. 経営管理者

- (ア) 直接現場に出向き、意見交換するとともに、現場の実情把握に努めました。
- (イ) 北しなの線冬期体制構築のためのプロジェクトチームのリーダーとして、平成 27 年度の冬期シーズンの振り返りを行うと共に、平成 28 年度の北しなの線の冬期体制構築のため冬期要員の配置、必要設備の投資等を行いました。

#### キ. 内部監査員

- (ア) 内部監査計画表に基づき、内部監査を 7 回実施した他、現場に出向き、意見交換するとともに、現場の課題等を把握しました。
- (イ) 内部監査体制の強化
  - ① 運輸安全マネジメント研修（内部監査員コース）を 2 名受講しました。
  - ② 運輸安全マネジメントスキルアップ研修を 1 名受講しました。

(2) 全社の取り組み

ア. 安全総点検 毎月1日実施 (12回)

イ. 輸送繁忙期の点検

(ア) ゴールデンウィーク安全輸送・サービス向上強化旬間：平成28年4月29日～5月8日

※設備の総点検 平成28年4月4日～18日

(イ) 夏期の安全輸送推進期間：平成28年7月23日～8月21日

※設備の総点検 平成28年7月14日～7月31日

(ウ) 平成28年度年末年始の輸送等に関する安全総点検

：平成28年12月10日～平成29年1月10日

※設備の総点検 平成28年12月1日～16日

6. 安全のための設備投資・修繕計画

(1) 設備投資計画及び実績

単位：金額（百万円）

| 項目       | 総額  | 内訳    |    |    |
|----------|-----|-------|----|----|
|          |     | 施設・電気 | 車両 | 駅舎 |
| 平成28年度計画 | 609 | 459   | 89 | 61 |
| 平成28年度実績 | 612 | 455   | 89 | 68 |

(2) 平成28年度に実施した主な安全対策工事

・経年設備を計画的に交換し、安全性の向上に努めました。

ア. 電車線支持物建替

27年度に引き続き、老朽化したコンクリート柱の建替えを実施しました。



コンクリート柱建替え

イ. PCマクラギバンドロール化

27年度に引き続き、レールを締結する装置をボルト締めタイプの締結装置九型から、クリップ留めのバンドロール型に交換しました。



締結装置九型



締結装置バンドロール型

ウ. 木マクラギPCマクラギ化

北しなの線で、線路故障のリスクを低減させるため、木マクラギをPCマクラギに交換しました。

エ. 列車無線基地局改良

安定した無線通話を実現するため、老朽化した列車無線基地局の機器更新を実施しました。



更新前



更新後

オ. 田中駅耐震補強

お客さまの安全確保のため、田中駅の耐震補強工事を実施しました。



施工前



施工後

(3) 修繕計画及び実績

単位：金額（百万円）

| 項目       | 総額    | 内訳    |       |       |
|----------|-------|-------|-------|-------|
|          |       | 線路保存費 | 電路保存費 | 車両保存費 |
| 平成28年度計画 | 1,164 | 532   | 209   | 423   |
| 平成28年度実績 | 1,042 | 501   | 168   | 373   |

- ・線路保存費・・・軌道保守、MTT作業、橋梁点検修繕
- ・電路保存費・・・電力設備検修、信号通信設備検修
- ・車両保存費・・・月検査、全般検査、重要部検査、臨時検査

## 7. 施設・設備等による安全対策

当社では、お客さま・沿線住民のみなさまの生命・財産をお守りするため、様々な安全対策設備を設置しております。

### (1) 列車運行関係

#### ア. 定常監視装置

踏切、線路、信号の異常等様々な情報を指令に集める装置です。例えば、踏切で車がとりこになった際に踏切障害物検知装置が感知した情報や、踏切支障報知装置のボタンが押された情報を指令に知らせる装置です。この情報をもとに指令員が列車の停止指示等必要な措置を講じます。



踏切障害物検知装置



踏切支障報知装置

#### イ. 防災情報システム

沿線に設置された雨量計、水位計、地震計、風速計、土砂崩壊検知装置、洗掘検知装置から収集された情報を、指令に知らせる装置です。規制値に達した際に、指令員が速度規制、運転中止等必要な措置を講じます。



雨量計



風速計

#### ウ. ATS-SN

列車が停止信号に近づいたときに警報を発し、運転士が適切な取り扱いをしない場合に、自動的にブレーキを動作させます。また列車が停止信号を越えて進もうとした時にも自動的にブレーキを動作させる装置です。

### (2) 車両関係

#### ア. EB装置

運転士が乗務中、疾病等により運転が出来なくなった際、自動的に列車を停止させる装置です。一定時間運転操作をしない場合に、非常ブレーキが動作します。

#### イ. 非常通報装置

車内で異常が発生した場合、ボタンを押すことにより乗務員に異常を知らせる非常通報装置を各車両に1箇所設置しています。



非常通報装置 1



非常通報装置 2

## 8. みなさまへのお願い

### (1) お客さまへのお願い

車内放送及び当社ホームページによりお客さまに以下のお願いを致しました。

#### ア. 携帯電話のご利用について

### 駅やホームでのスマートフォン等の 安全なご利用について

駅やホームでのスマートフォン等の「ながら歩き」は、お客さま同士の接触や、ホームからの転落等のおそれがあり大変危険です。

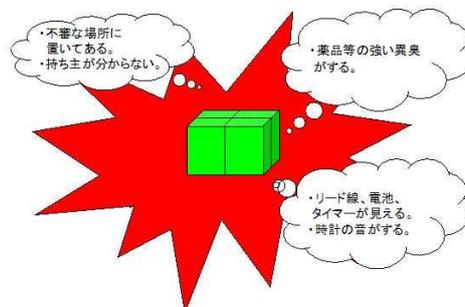
特にスマートフォンの位置情報を活用したゲームアプリ等をご利用の際は、他のお客さまの通行の妨げにならない場所に移動して、立ち止まってから使用するようお願いします。

皆さまのご協力をお願いします。



#### イ. 不審物について

### 不審物を見かけたら・・・。



### 不審物発見時の三原則

- ・ 触れない
- ・ 嗅がない
- ・ 動かさない

係員にお知らせ下さい。



#### ウ. 危険物について

危険物を駅構内、車内へ持ち込むことは禁止されております。

#### エ. 駆け込み乗車について

駆け込み乗車は事故やケガにつながり大変危険です。余裕をもってご乗車いただきますようお願い致します。また、降りるお客さまが済んでからご乗車いただきますようお願い致します。

#### オ. 線路内への落し物について

線路内へ物を落とした時は、線路内に立ち入らず駅係員にお申し出願います。

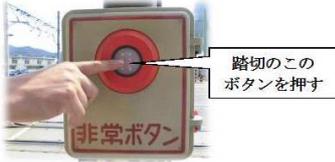
(2) 地域のみなさまへのお願い

ア. 踏切の通行について

**警報機が鳴っている時は、踏切内に入らないで下さい。**



**踏切内で異常を認めたら、直ちに非常ボタンを押して下さい。でも列車はすぐに止まれません。踏切内に入らないでください。**



※一部に、非常ボタンが設置されていない踏切があります。その場合は列車に向かって手を大きく振るなどして、異常を知らせて下さい。

**あと1秒早く押していれば防げた事故もあります。**

**みなさまのご協力をお願いします。**



イ. 線路内への立ち入りについて

**線路内への立ち入りは危険です。線路内に立ち入らないで下さい**

**踏切以外の線路の横断は危険です。近くの踏切を渡りましょう。**



**みなさまのご協力をお願いします。**



ウ. 声かけ・サポート運動について

**「声かけ・サポート運動」はじめています。**

駅や車内、また踏切などの鉄道施設内でお困りの方へ積極的なお声かけ。見守り支え合う取組みを広げていきます。

○お声かけの例

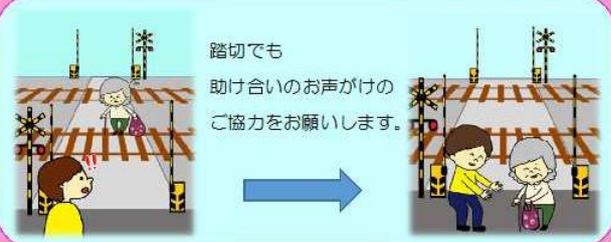
「何かおこまりですか？」お声かけ自体がサポートです。



車いすをご利用のお客さまに安心につながるサポートを。



踏切でも助け合いのお声かけのご協力をお願いします。



**皆さまのご協力をお願いします。**



しなの鉄道株式会社

## エ. 沿線工事について

安全に運行するためには、定期的に線路設備の工事等が必要です。また運行に極力影響を与えないように夜間工事を実施する場合があります。工事区域周辺にお住まいの方に、工事期間等をお知らせする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いたします。

## 9. 安全報告書に対するご意見

この安全報告書へのご感想、当社の安全への取り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。)