

安全報告書 2013



 愛知環状鉄道株式会社

目次

1. ごあいさつ

「安全報告書2013」の公表にあたって	1
---------------------------	---

2. 安全に関する基本的な考え方

2-1. 安全方針と安全行動規範	2
2-2. 安全目標	3
2-3. 重点安全施策	3

3. 安全管理体制

3-1. 安全管理の体制	4
3-2. 安全推進委員会等の開催	5
3-3. 安全管理のための活動	6
3-4. 内部監査の実施	7

4. 輸送の安全の実態

4-1. 事故などの報告義務	8
4-2. 事故などの発生状況	9

5. 安全対策の実施状況

5-1. 人材育成	11
5-2. 安全のための設備	13
5-3. 安全のための支出	19
5-4. 異常時に備えた訓練	21

6. お客様との連携

6-1. お客様への情報提供	24
6-2. お客様・沿線住民の皆様との協働	24
6-3. 関係機関との協働	27
6-4. お問い合わせ先	27

1. ごあいさつ

「安全報告書2013」の公表にあたって

平素、愛知環状鉄道をご利用いただき、誠にありがとうございます。

当社は、旧国鉄の岡多線を引き継ぎ、昭和63年1月31日、岡崎～高蔵寺駅間45.3キロで開業した第三セクター鉄道です。

これまでに、部分的複線化事業と車両の増備による列車の増発や編成両数の増強を行うなど、都市型かつ地域密着型鉄道として、お客様に信頼され、よりご満足いただけるよう、安全で快適・便利なサービスの提供に努めてまいりました結果、年間約1,500万人のお客様にご利用をいただいております。

平成24年度を振り返ってみますと、社員一丸となって安全・安定輸送の確保を最優先に努めた結果、お客様の死傷事故は皆無であったのは当然のこととして、お客様に多大なご迷惑をおかけするような事故や障害を発生させることなく、安定した輸送を確保することができました。

しかしながら、平成24年5月、乗務員のアルコールチェックにおける虚偽申告という事案を発生させてしまいました。お客様を始めとする関係の皆様に対し、改めて深くお詫び申し上げます。

今後はこのようなことが二度と発生しないよう再発防止対策を徹底いたしました。また、会社全体のコンプライアンス意識の向上を図る取組みを継続し、信頼回復に努めてまいります。

さて、鉄道事業者にとって、「安全」は絶対に疎かにしてはならない最大の使命だと第一に心がけております。

平成23年度末に策定した中期経営計画（平成24年度～平成28年度）において、「信頼される鉄道」を最重点テーマとして掲げ、引き続き、「お客様の安全はすべてに優先する」という基本方針を社員一人ひとりに徹底し、安全・安定輸送の確保を最優先に取り組み、安全で利便性の高い輸送サービスをお客様に提供してまいります。

この報告書は、鉄道事業法に基づき、当社の安全に関する基本的な考え方や、平成24年度の安全性向上に向けた取り組みなどをまとめたものです。輸送の安全確保をより確実なものにするために、お客様の忌憚のないご意見をいただければ幸いです。

今後とも、愛知環状鉄道に対するご愛顧とご支援を賜りますようお願い申し上げます。

平成25年8月

 愛知環状鉄道株式会社

代表取締役社長 山川 利治

2. 安全に関する基本的な考え方

2-1. 安全方針と安全行動規範

私たちは、「お客様の安全はすべてに優先する」という安全方針のもと、「安全管理規程」において、「安全行動規範」を定め、全社員が一丸となって安全確保に努めてまいります。

安全行動規範

1. 安全は、経営の根幹であり、社会への責務である。
2. 常にお客様の安全確保を最優先しなければならない。
3. 規程の遵守、規律の徹底および知識・技能の向上は、安全の確保に最も大切である。
4. 安全確保のためには、全社員が一致協力しなければならない。
5. 確認の励行と連絡の徹底に努め、疑わしいときは、最も安全と認められる行動をとらなければならない。



各職場で朝礼時に「安全行動規範」を唱和

2-2. 安全目標

お客様への安心・安全な輸送を確実なものとするため、安全目標を以下のとおり定め、輸送の安全確保に努めてまいります。

安全目標

1. 重大列車事故（衝突・脱線・火災）は発生させない。
2. 踏切障害事故は発生させない。
3. 人身障害事故は発生させない。

2-3. 重点安全施策

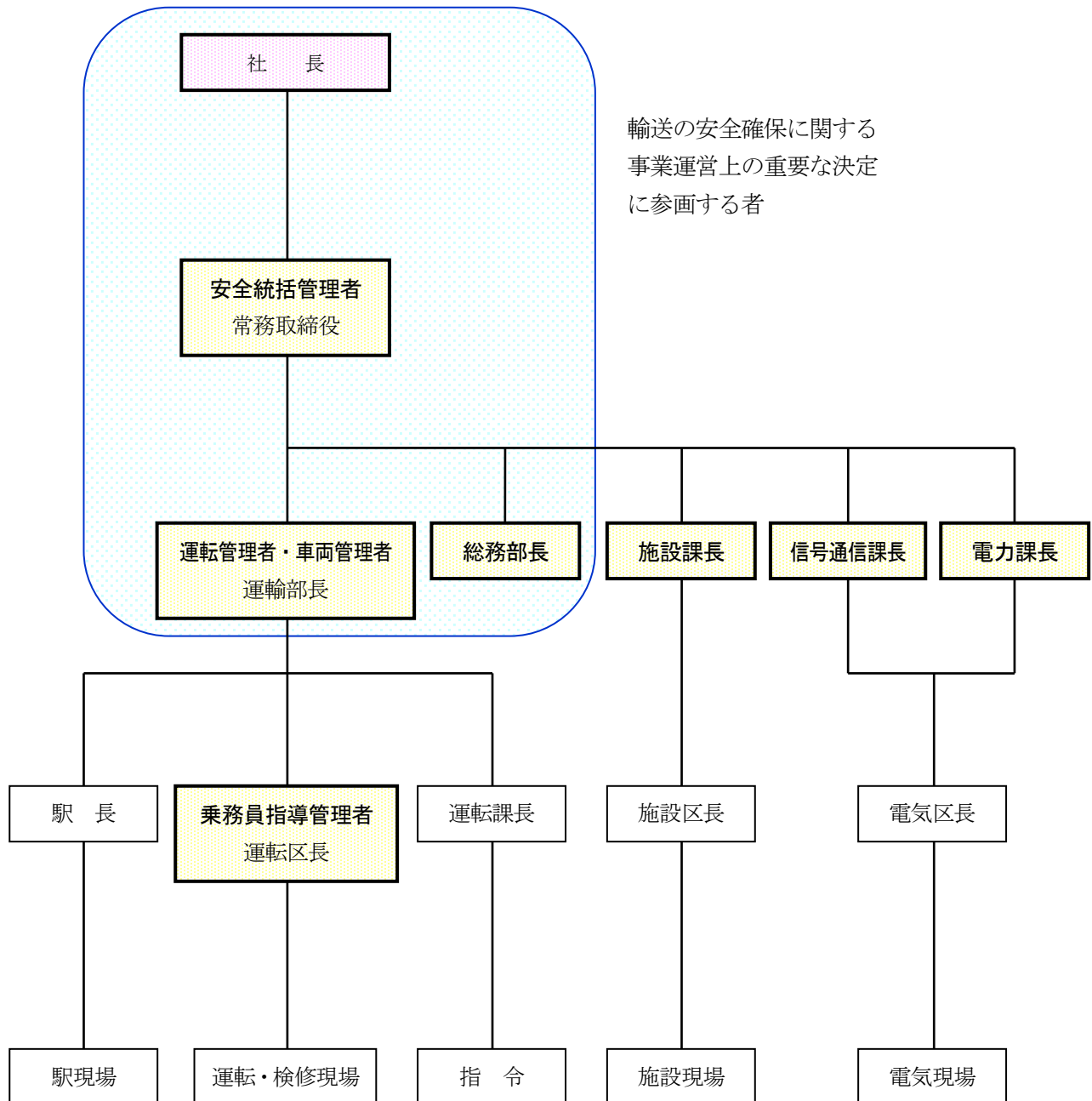
平成25年度の重点安全施策は、以下のとおりです。前年度末の安全推進委員会で今年度の実施項目を決定した後、各現場単位で実施細目を作成して、事故防止に取り組んでいます。

項目	内容
列車の運転に関する事故防止	<ul style="list-style-type: none">・基本動作の実行・コンプライアンスの徹底・規程・マニュアル類の継続的見直し・ヒヤリ・ハットの有効活用・安全関連設備の継続的整備
教育・訓練の充実	<ul style="list-style-type: none">・将来に向けての人材の育成・知識・技術・技能の維持向上のための勉強会・訓練会の実施・新入社員・転勤者に対する効果的な教育・訓練の実施・外部研修の有効活用
異常時への適切な対応	<ul style="list-style-type: none">・異常時の取扱いの理解・確実な情報伝達と情報の共有化・お客様への的確な情報提供・規程・マニュアル類の継続的見直し
災害への対応力の向上	<ul style="list-style-type: none">・災害発生時の迅速な対応・要注意箇所との把握と点検強化・災害時の運転規制の理解
施設・電気・車両に関する故障防止	<ul style="list-style-type: none">・中堅・若手社員への技術継承・保守技術力の向上・規程・マニュアル類の継続的見直し
工事に係る事故防止	<ul style="list-style-type: none">・作業計画・作業手順の遵守の徹底・関係者間の確実な連絡の実施・協力会社に対する適切な指導・規程・マニュアル類の継続的見直し

3. 安全管理体制

3-1. 安全管理の体制

社長をトップとする安全管理体制を下記のとおり構築して運用しています。組織の中に「安全統括管理者」・「運転管理者」・「乗務員指導管理者」などを選任、それぞれの責務・権限を明確化し、輸送の安全確保を図っています。



安全管理体制における各責任者の役割は下記のとおりです。

責任者	役割
社長	輸送の安全確保に関する重要事項を決定します。
安全統括管理者	輸送の安全確保に関する事業運営の方針・事業の実施と管理の体制や方法に関する業務を統括します。また、輸送の安全確保のために、必要な改善に関する意見を社長に提言します。
運転管理者	安全統括管理者の指揮のもと、列車の運行管理・乗務員の資質保持・その他の運転に関する事項を統括します。
乗務員指導管理者	運転管理者の指揮のもと、運転士の資質保持に関する事項を管理します。
施設課長	安全統括管理者の指揮のもと、鉄道土木・軌道施設に関する事項を統括します。
信号通信課長	安全統括管理者の指揮のもと、鉄道信号・通信施設に関する事項を統括します。
電力課長	安全統括管理者の指揮のもと、鉄道電力施設に関する事項を統括します。
車両管理者	安全統括管理者の指揮のもと、車両に関する事項を統括します。
総務部長	輸送の安全確保に必要な設備投資、人事および財務に関する事項を統括します。

3-2. 安全推進委員会等の開催

●安全推進委員会

「安全推進委員会規程」に基づき、常勤取締役・課長職以上の管理者と各現場長をメンバーとする安全推進委員会を毎月開催しています。管理部門と現業部門の意思疎通を図るための意見交換や鉄道運転事故・労働災害の防止、過去や他社の事故事例の活用、事故の原因究明と再発防止策などを管理部門と現業部門が一体となって審議を行っています。

また、各現場長からは、年度初に現場ごとに作成した重点安全施策の実施細目について、毎月の具体的な実施状況が報告され、計画的に現場の事故防止対策が図られていることを管理部門も把握しています。



安全推進委員会の様子

●請負会社事故防止会議

建設工事及び保守作業を請け負っていただいている会社と一体となって工事の安全を確保するため、年度初に当社の工事担当者と請負会社の工事管理者クラスによる事故防止会議を開催しています。

事故防止の指導を行うとともに積極的な意見交換を行い、安全に対する意識の高揚を図っています。



請負会社事故防止会議の様子

3-3. 安全管理のための活動

●安全総点検の日

昨年5月のアルコールチェックにおける虚偽申告の発生を踏まえ、二度とこのような事案を発生させないため、また、本件の風化を防止し、常にコンプライアンス及び業務に対する高い意識を保ち続けるため、中部運輸局長から警告文書「運転士等の執務の厳正の確立について（警告）」が発せられた6月1日を「安全総点検の日」と定め、各種取り組みを実施することとしております。

●ヒヤリ・ハットへの取り組み

現業部門に従事する社員から集めた列車運転に関する取扱いや労働災害などに関係するヒヤリ・ハット情報を原因分析して事故防止に役立てる制度を導入しています。

具体的には、各現業部門から提出されたヒヤリ・ハット情報に対し、原因の分析と対策を検討するための検討会を行い、その検討内容が安全推進委員会に報告されるとともに、掲示等により社員に対しても周知しています。

このように、ヒヤリ・ハット情報を管理部門と現業部門で共有し、事故防止につなげていく体制を築いています。

●提案制度への取り組み

全社員を対象とした提案制度を導入しています。これまでも社員からの提案による改善を実施しています。

提案制度は今後も継続的に実施し、安全管理に役立ててまいります。

●できごとシートの活用

ヒヤリ・ハットや提案では報告されにくい細かい情報を収集する独自のツールを導入しております。各職場において発生した内容は、できごとシートにより随時管理部門へ報告され、フォローが必要なものについては、適切な対応を実施しています。

●事故防止に対する個人目標の設定

平成24年度から新たに、社員個々が事故防止に対して自ら取り組むことを宣言（約束）し、それを管理者がトレースすることで社員個々の事故防止に対する努力が見えやすい状況をつくり、また、その努力を評価、フォローし、事故防止に対して全体的なレベルアップを図るための取り組みを実施しています。

●KY活動の取り組みについて

KYTの本格的な取り組みを平成24年度から開始いたしました。各職場の中堅社員をKYTトレーナーとして養成し、それぞれのトレーナーが中心となり、ワンポイントKYを実施する等、事故防止意識の向上とその深度化を図っております。

●業務研究発表会

毎年、各職場が事故防止・業務の効率化・社員教育などに関するテーマを決め、取り組んだ研究の成果や事例を発表する業務研究発表会を開催しています。

効果が顕著な事例は実際に採用し、安全管理に役立てています。

●異常時の対応

鉄道運転事故や自然災害などの異常時に備え、異常時の応急処理の取扱いを社内規程に定めています。事故や災害が発生したときは事故対策本部・事故復旧本部を設置し、早期に運行が再開できるような体制を構築しています。

なお、東海地震への対応については、「東海地震にかかわる地震防災応急計画」を策定し、地震防災対策の強化を図っています。

●経営者・管理者による現場巡視と添乗指導

常勤取締役と課長職以上の管理者により安全総点検と添乗指導及び現場巡視を実施し、現場の安全管理の状況を定期的に確認しています。

平成24年度も年末年始輸送安全総点検の期間中に実施しました。



社長による乗務員点呼の現場巡視



安全統括管理者による添乗指導

3-4. 内部監査の実施

平成24年度は、内部監査を以下のとおり実施しました。

●運輸安全マネジメント内部監査（平成24年12月4日）

社長、安全統括管理者（常務取締役）、運転管理者・車両管理者（運輸部長）、総務部長に対してインタビューを実施し、上記関係者が安全管理体制に主体的に関与し、安全マネジメント態勢が適切に運営されていることを確認しました。

●安全監査・一般監査（平成24年12月5日～7日）

指令、駅、運転区、検修科、施設区、電気区で現地監査を実施し、社内規程などにに基づき、業務が適切に運営されていることを確認しました。

また、特に乗務前のアルコールチェックについて、実施状況等の確認を実施しました。

4. 輸送の安全の実態

4-1. 事故などの報告義務

鉄道事業者は、鉄道運転事故・輸送障害・インシデント・災害などが発生した場合は、「鉄道事業法」・「鉄道事故等報告規則」の規定に基づき、その概要・原因などを国土交通大臣へ届け出ることが義務付けられています。当社に關係する事故・障害などの区分は以下のとおりです。

区 分		内 容
鉄道運転事故	列車衝突	列車が他の列車や車両と衝突または接触した事故
	列車脱線	列車が脱線した事故
	列車火災	列車に火災が生じた事故
	踏切障害	踏切で列車や車両が踏切を通行する人や車両などと衝突または接触した事故
	人身障害	列車や車両の運転により人の死傷を生じた事故（自殺は除く）
	物損	列車や車両の運転により500万円以上の物損を生じた事故
輸送障害		列車の運休または一定時間以上遅延して、輸送に障害を生じた事態
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態
災害		地震・台風などの自然災害や大規模な火災・爆発などにより、鉄道施設・車両に生じた多大な被害
電気事故		感電・電気火災・電気施設の故障などにより、死傷者を生じた事故など
行政指導など		業務改善命令・警告書などを受けるような事態
その他		鉄道事業法以外の法令を含め、社会的関心の高い問題が発生した場合
<p>※以下の項目については、社会的影響が大きいため、重大事故として取扱います。</p> <ul style="list-style-type: none"> ●列車衝突・列車脱線・列車火災 ●乗客・乗務員などに死亡を生じたもの、5人以上の死傷を生じたもの ●特に異例と認められるもの ●インシデントのうち、事故が発生する直前であると認められる事態で、これまでの安全対策を見直す必要があるもの 		

4-2. 事故などの発生状況

平成24年度は「重大事故」・「インシデント」・「災害」・「電気事故」の発生はありませんでしたが、「鉄道運転事故」・「輸送障害」・「行政指導など」で計5件発生いたしました。

概要は以下のとおりです。

〔鉄道運転事故〕

項目	内容
発生日時	平成24年9月15日 15時44分
発生場所	貝津駅構内
原因	旅客が起動直後の列車に接触
状況	貝津駅を定時に出発した際、車掌は車側を監視中、ホーム上の旅客が異様な動作をしたため非常ブレーキを操作した。しかし、当該旅客は背中が列車に接触して転倒、列車通過後、線路に転落した。
負傷者	軽傷1名
列車影響	運休11本 遅延本数32本 最大遅延56分

〔輸送障害〕

項目	内容
発生日時	平成24年6月19日 23時31分
発生場所	岡崎～新豊田間
原因	台風4号の接近による計画運休
状況	台風4号の接近に伴い風雨が強まると予想されたことから、安全確保のために計画運休を実施した。
列車影響	運休18本

項目	内容
発生日時	平成24年8月18日 13時27分
発生場所	山口～瀬戸口間
原因	信号機のトランスへの落雷による信号故障
状況	山口～瀬戸口間で落雷による信号故障が発生。同時に瀬戸口雨量計が規制値に達したため、八草～瀬戸口間で一時列車の運転を見合わせた。
列車影響	運休22本 遅延本数33本 最大遅延58分

項目	内容
発生日時	平成24年12月16日 23時15分
発生場所	中岡崎～北岡崎間
原因	駅補助制御盤の電源故障
状況	中岡崎駅・北岡崎駅の信号制御が不能となり、岡崎～北野柵塚間で一時列車の運転を見合わせた。
列車影響	遅延本数5本 最大遅延95分

[行政指導など]

項 目	内 容
発生日時	平成24年5月24日 5時15分
発生場所	運転区
事 案	アルコールチェックにおける虚偽の申告
状 況	<p>運転士と車掌は、翌日の早朝からの勤務のために運転区内の仮眠室で宿泊する予定であったが、宿泊前に運転区近くの飲食店に食事に出かけ、その際に飲酒した。</p> <p>車掌は当日の出発点呼の前に自身のアルコールチェックを行ったところ基準値未満(0mg/l)であった。また、車掌は運転士がアルコールチェックで基準値以上の数値が出ると前夜の飲酒が発覚すると思い、当直助役が点呼場所から注意をそらすの見計らって運転士の代わりに再度アルコールチェックを行い、その記録紙を運転士に手渡した。運転士は車掌が代わりに行った不正な記録紙を使用して、車掌とともに出発点呼を受けた。</p> <p>当直助役は、運転士と車掌のアルコールチェックの記録紙は基準値未満であり、また、両者の呼気・顔色・態度などには異常がないことを確認したので、点呼を終了し、予定の列車への乗務を指示した。</p> <p>なお、当日のアルコールチェックで、他に2名の乗務員に基準値以上の数値が検出されたが、社内マニュアルに従い、代替乗務員を手配して帰宅させた。</p>
行政指導内容	<p>アルコール検査を含め運転士等の点呼の実施状況を検証した上で、再発防止対策を講じて運転士等の執務の厳正を確立し、二度とこのような事態を発生させないよう警告を受けた。</p> <p>※平成24年6月1日付中運鉄安指第44号「運転士等の執務の厳正の確立について(警告)」</p>
再発防止対策	<ul style="list-style-type: none"> ・コンプライアンスに対する意識を向上させるため、全社員を対象にコンプライアンス教育を実施した。 ・画像記録システムを付加したアルコール検知器を導入して、点呼時のアルコール検査の体制を強化した。 ・運転区仮眠室への入室管理のルールを強化した。 ・運転区管理者の宿泊要員を増強し、管理体制を強化した。

5. 安全対策の実施状況

5-1. 人材育成

●人材育成の例

①新入社員の育成

社会人としての心構えと安全を最優先する鉄道人としての意識付けを図るため、3週間の研修を実施しています。安全統括管理者による安全に関する特別講義のほか、各専門分野については各課長などが職場配属前に必要な安全知識と技術知識を体系的に指導します。また、外部の専門講師によるビジネスマナーとフロントサービスの研修を実施し、社会人としての意識付けを行っています。

また、各職場配属後も新入社員が自信をもって業務に従事できるよう、また、会社への定着を図るよう各職場の先輩・上司による教育だけではなく、いわゆるメンター制度の導入に向けた検討及び諸準備を進めております。



ビジネスマナー講義の様子



フロントサービス研修の様子

②お客様の命を預かる大切な仕事、鉄道運転士の養成

お客様の安全確保を最大の使命として、運転士はお客様の命を預かる最前線で業務を行っています。現在、当社には約60名の運転士が在籍しており、1日159本、1日合計約5,500キロの列車運行を無事故で運転できるよう、安全・安定輸送の確保に努めています。愛知環状鉄道では、お客様の安全と安心を守る要となっている運転士の養成は、人材育成の最重要課題のひとつに位置づけて取り組んでいます。

運転士の養成については、免許取得までに、学科講習（JR東海社員研修センターで実施）で安全に関する基本的事項・電車の構造・運転理論などの業務知識や運転士としての心構えを教育後、技能講習で電車の運転に必要な技術のほか、非常時や車両故障の処置など、あらゆる場面において瞬時に安全を最優先した行動がとれるような教育を行っています。



指差確認は安全運行の基本



出発前の入念な点検

●運転関係係員に対するフォロー教育

運転士を始めとする運転関係係員（車掌・駅係員・指令員・車両検修係員・施設係員・電気係員など）には、その適性・知識・技能を確認するため、運転適性検査・医学適性検査やそれぞれの業務に必要な知識・技能の確認を毎年定期的実施しています。

また、安全確保に関する仕組みやルール、異常時の取扱いについての教育・訓練も、年間の時間数を定めて計画的に実施し、業務知識の向上、係員の資質の維持・向上に努めています。



信号取扱い訓練



転てつ器の鎖錠訓練・技能確認

●指令訓練シミュレータ



シミュレータを用いた指令員訓練

列車の運行管理を行う指令員の教育には、異常時対応能力向上と新人指令員の養成の充実を図るため、平成20年5月より指令訓練シミュレータを導入しています。

定期的実施している訓練の時に、指令室での実施が難しい異常時の取扱い（列車の運休・順序変更・信号抑止などの処置）の訓練、新人指令員の基本作業や要注意作業の反復練習などに効果的に活用しています。

●その他の人材育成

運転取扱いに関する教育・訓練のほか、技術関係の社員を含めたさまざまな人材育成を実施しています。

JR東海の「通信研修」の受講をはじめ、JR東海社員研修センター、鉄道総合技術研究所、日本鉄道運転協会、日本鉄道電気技術協会や中部鉄道協会などの専門機関が開催する各種講座・研修の積極的な受講など、業務知識の向上、最新の技術・情報の取得、技術の継承などに努めています。

5-2. 安全のための設備

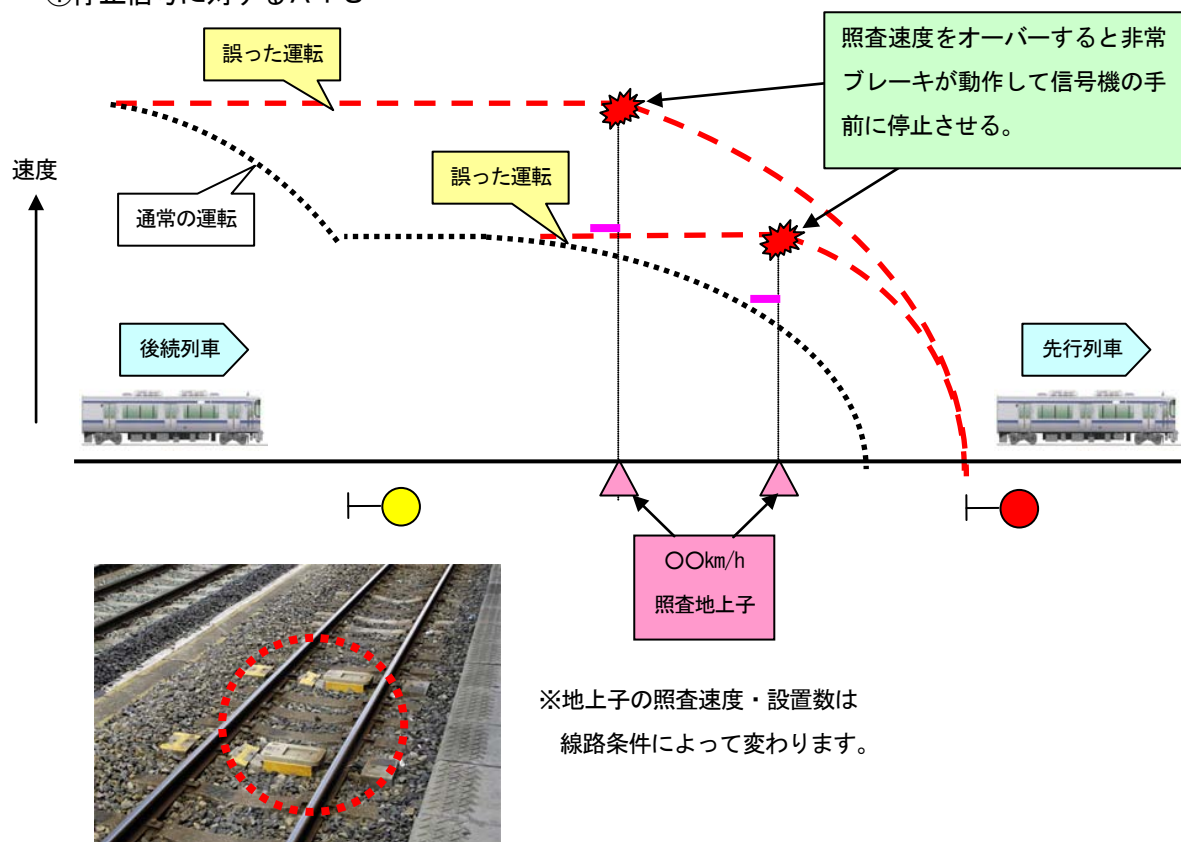
●重大事故を防止するために…ATS（自動列車停止装置）

運転士の誤った運転操作により、列車が停止信号を行き過ぎたり、曲線や分岐器（ポイント）、行き止まり線で制限速度をオーバーすると、列車衝突や列車脱線といった重大事故を引き起こす可能性があります。これを防止するために、運転士が誤った運転操作を行った場合に自動的にブレーキをかけて事故を未然に防ぐバックアップ装置がATS（自動列車停止装置）です。

停止信号、行き止まり線、曲線や分岐器の制限速度に対応するATSのほか、一部箇所には最高速度にも対応したATSも整備し、安全性の向上を図っています。

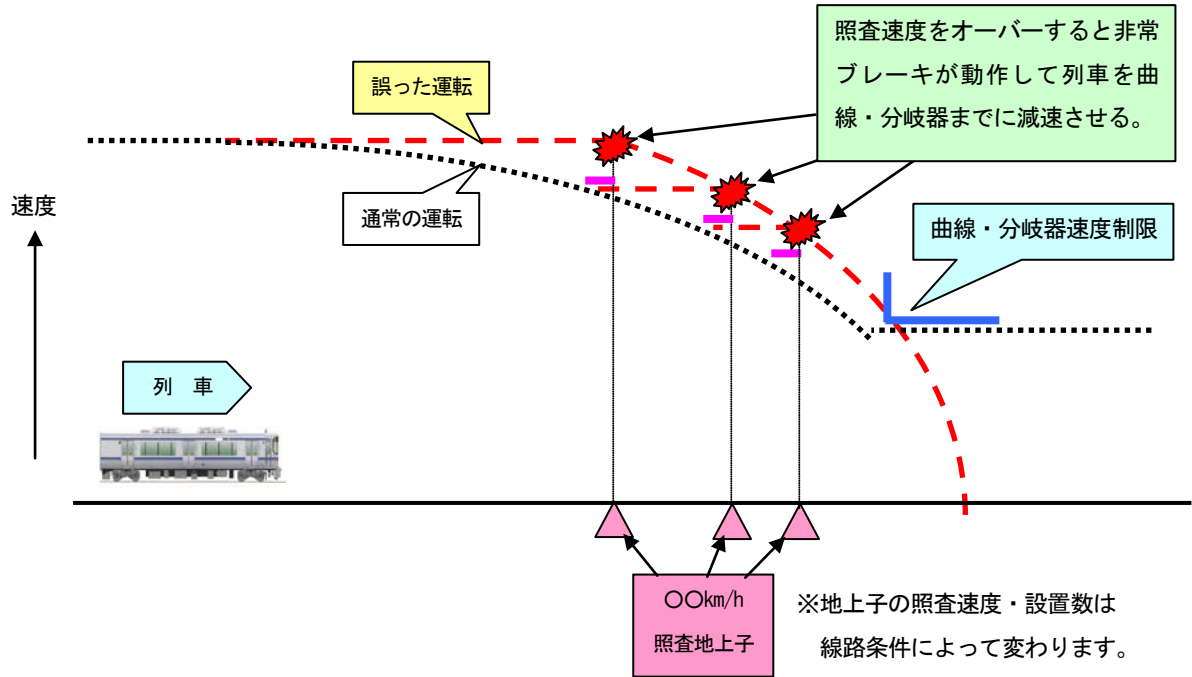
【ATS概念図】

①停止信号に対するATS



ATS地上子

②曲線・分岐器の速度制限に対するATS



●CTC（列車集中制御装置）による列車の運行管理

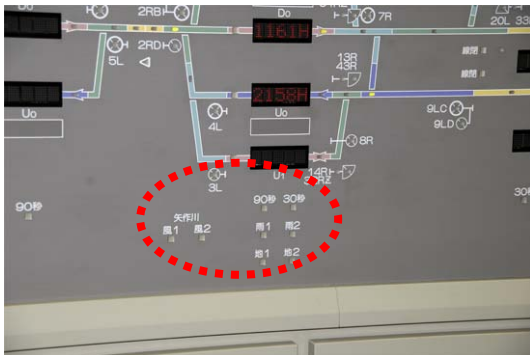


列車の運行管理を行う指令

列車の運行管理は指令で集中管理を行っています。全線の運転状況が一目でわかる運行表示盤で列車の位置・信号や駅の分岐器の状況などを指令員が常に監視を行っており、ダイヤの乱れや機器の異常が発生した場合は、迅速に対応できるような体制を整えています。なお、通常の駅の信号や分岐器の制御は、あらかじめコンピューターにプログラムされたダイヤ情報などをもとに自動制御を行うPRC（自動進路制御装置）で行っており、指令員の取扱い誤りの防止や作業の効率化を図っています。

●自然災害への備え

・雨量計・風速計・地震計



規制値を超えると運行表示盤に警報を表示

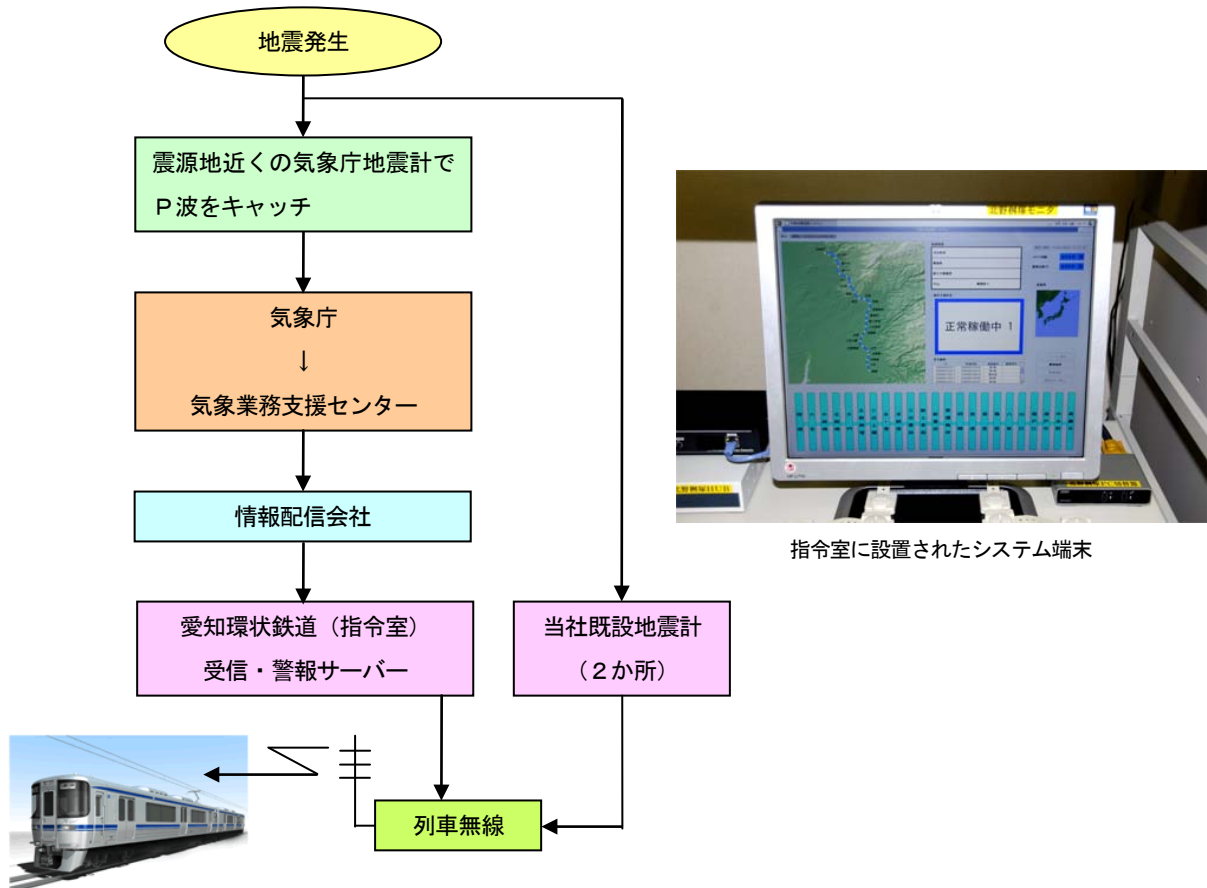
台風・集中豪雨・強風といった自然災害や地震による列車への被害を最小限に抑えるため、沿線に雨量計を2箇所、風速計を3箇所、地震計を2箇所に設置し、指令で常時監視を行い、規制値を超えた場合は、列車の緊急停止や運転見合わせ、注意運転を実施し、お客様の安全を確保する体制を整えています。

・早期地震警報システム

大規模地震発生時の被害を最小限に抑えるため、平成20年9月1日より早期地震警報システムを導入しています。

このシステムは、気象庁から専用回線で配信される緊急地震速報と当社が設置している地震計情報とを併用し、大規模地震が想定された場合や実際に40ガル以上の地震が発生した場合に、列車無線で自動的に地震警報メッセージを全列車に一斉発報し、運転士が列車を緊急停止させるものです。

【早期地震警報システムの概要】



※愛知環状鉄道からのお願いです。

大雨・強風による運転見合わせや地震による緊急停止が実施されると、列車の運転に支障がないか安全確認のために線路点検を実施いたしますので、すぐには列車の運転が再開できない場合があります。線路点検は、お客様の安全確保のために行うものです。ご理解とご協力をお願いいたします。

●ホームのお客様の安全確保

・列車接近放送装置

ホームで列車をお待ちのお客様の安全を確保するため、列車の接近を知らせる放送設備をすべての駅に整備しています。

また、ご利用の多い岡崎・三河豊田・新豊田・瀬戸市の4駅には整列乗車ができるよう、乗車位置に白線を引いております。

・車両間の転落防止用幌



連結面部分に設置した転落防止用幌

車両の連結面の隙間からお客様が線路に転落することを防止するため、全車両に転落防止用の幌を設置しています。

※愛知環状鉄道からのお願いです。

列車との接触事故防止のため、列車をお待ちの際には黄色い線の内側でお待ちいただくとともに、整列乗車にご協力いただきますよう、また、ホームを歩く際には黄色い線の内側をお通りいただきますよう、ご協力をお願いいたします。

・ホーム転落防止柵



岡崎駅のホーム転落防止柵

岡崎駅には、ホーム上に転落防止柵を設置し、混雑時のお客様の安全確保を図っています。

・車掌の乗降確認用テレビモニター



乗降確認用テレビモニター

曲線ホームなど見通しの悪い場所でも、車掌がお客様の乗降確認を確実にできるよう、岡崎・三河豊田・新上挙母・保見・八草・山口の6駅に車掌の乗降確認用のテレビモニターを設置しています。

・列車非常停止装置の設置

お客様がホームから転落したときなど、急遽、列車を停止させなければならない事態が発生したときに、列車を緊急停止させるための列車非常停止装置を三河豊田・新上挙母・新豊田の3駅に設置しています。

ホーム屋根の柱に取り付けてある「非常停止ボタン」を押すと、ホームに進入してくる列車やホームから進出する列車に異常を知らせ、列車を緊急停止させることができます。また、これらの駅には、お客様への啓発用ポスターを掲出しています。



ホーム屋根の柱に設置した列車非常停止装置



「非常停止ボタン」啓発用ポスター

※愛知環状鉄道からのお願いです。

ホームから線路に転落したお客様を見かけたときなど、列車に危険を知らせる必要が生じたときは、ためらわずにホームに設置されている非常停止ボタンを押していただきますよう、事故防止にご協力をお願いいたします。

・内方線付き点状ブロックの整備



内方線付き点状ブロック

ホーム端を警告する点状ブロックは全駅に整備済みですが、ホームの内外方が判別できる内方線付きの点状ブロックが整備されていない箇所のうち、利用者1万人以上の駅においては、平成25年度以降の早い段階に内方線付き点状ブロックの整備を完了させる予定です。

●踏切事故防止対策

愛知環状鉄道は、交差する道路とはほぼ全区間で立体交差となっていますが、岡崎駅構内に1か所、踏切（南乾地踏切）があります。この踏切には、踏切内で立ち往生した自動車を自動的に検知する障害物検知装置や踏切の危険を列車に知らせるための「非常ボタン」を設置しています。また、事故の状況などを把握するため、監視カメラによる常時監視も行っています。



障害物検知装置



踏切の「非常ボタン」

※愛知環状鉄道からのお願いです。



危険！無理な踏切横断による遮断桿折損の瞬間

岡崎駅構内にあります南乾地踏切において、交通ルールを無視した自動車の無理な踏切横断による遮断桿の折損事故が発生しております。無理な踏切横断は、一歩間違えば大事故につながりかねない危険な行為です。警報機が鳴ったら踏切には入らない、踏切では必ず一旦止まって左右の安全を確かめてからお渡りいただきますよう、踏切事故防止にご協力をお願いいたします。

●緊急時の列車停止対策



緊急列車防護スイッチと防護無線スイッチ

万が一、事故が発生したときは、二次的な事故の発生を防ぐため、付近を走行中の列車を緊急に停止させる必要があります。そのために、列車には、緊急列車防護スイッチ（非常ブレーキ動作・パンタグラフ降下・気笛吹鳴・車両用信号炎管点火・防護無線発報を同時に行う）と防護無線スイッチ（半径1km以内を走行中の列車を防護無線による発報信号で緊急に停止させるスイッチ）が備え付けられています。

5-3. 安全のための支出

安全に関連する設備投資や修繕の状況は、以下のとおりです。

平成25年度の安全に関連する支出は、設備投資で約400百万円、修繕で約635百万円を予定し、引き続き、お客様に安心してご利用いただけるよう、安全に対する投資には、積極的に取り組んでまいります。

【安全に関連する設備投資額の状況】

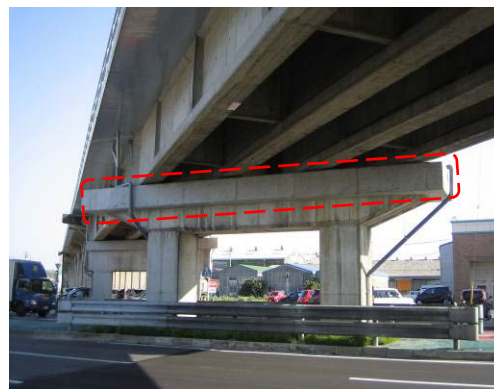
年 度	安全関連	そ の 他	合 計
21年度	220百万円	268百万円	488百万円
22年度	289百万円	1,642百万円	1,931百万円
23年度	190百万円	28百万円	218百万円
24年度	294百万円	108百万円	402百万円
25年度（計画）	400百万円	281百万円	681百万円

●24年度のおもな実施内容

のり面改良工事・落橋防止工事・変電所機器更新・変電所遠制装置取替・電車線支持物取替・高圧変圧器取替・高圧ケーブル用避雷器新設・ATS直下地上子追加など



のり面改良工事



落橋防止工事

●25年度のおもな計画

のり面改良工事・落橋防止工事・防音壁改良・PCマクラギ化・電力指令卓改修・電車線支持物取替・高圧変圧器取替・ATS地上子取替など

【安全に関連する修繕費の状況】

年 度	安全関連	そ の 他	合 計
21年度	282百万円	64百万円	346百万円
22年度	374百万円	76百万円	450百万円
23年度	490百万円	91百万円	581百万円
24年度	646百万円	85百万円	731百万円
25年度（計画）	635百万円	206百万円	841百万円

●24年度のおもな実施内容

軌道整備・橋りょう修繕・電車線路設備修繕・電力設備修繕・変電設備修繕・信号通信設備修繕・車両定期検査・車輪削正・車両修繕など

●25年度のおもな計画

軌道整備・橋りょう修繕・電車線路設備修繕・電力設備修繕・変電設備修繕・信号通信設備修繕・車両定期検査・車輪削正・車両修繕など



線路の保守点検



JR東海の軌道・電気総合試験車による検測



電気転てつ器の修繕



車両の保守点検

5-4. 異常時に備えた訓練

愛知環状鉄道は、沿線の一部が東海地震の防災対策強化地域に指定されていることから、平成24年度は、9月4日に東海地震の発生を想定した地震防災訓練と総合脱線復旧訓練を実施しました。

また、5月25日と10月12日の深夜から翌朝にかけて、駅の異常時取扱い訓練を実施したほか、列車の運行管理上、密接な関係がある東海旅客鉄道株式会社とは合同の訓練を適宜実施しました。

●地震防災訓練



地震災害警戒本部の様子

「東海地震注意情報」と「東海地震警戒宣言」が発令されたとの想定で、「地震災害警戒本部」を設置し、警戒本部要員の召集・情報収集や関係部署への情報伝達・お客様への情報伝達と案内・列車の運行中止・マスコミへの対応などの訓練を実施したほか、全社員に対して、非常通報訓練を実施しました。

●総合脱線復旧訓練

「東海地震警戒宣言」発令後、大規模地震が発生し、永覚～末野原間において車両の最前部台車が脱線したという想定で、総合脱線復旧訓練を実施しました。

この訓練には、当社社員約60名が参加し、事故発生直後に事故対策本部を設置、その後、復旧対策本部を設置し、列車防護・情報収集と指示伝達・負傷者の救出と救護・お客様の避難誘導・線路修復・架線修復・脱線車両の復旧などの訓練を本番さながらに実施しました。



復旧本部の様子



油圧ジャッキ使用による脱線車両の復旧訓練



破損した線路の修復訓練



破損した架線の修復訓練

「東海地震注意情報」・「東海地震警戒宣言」発令時の列車運行

●「東海地震注意情報」発令時

- ・原則として、列車は通常どおり運行いたします。なお、帰宅されるお客様の対応として、列車の増結を行うなど、輸送力を確保します。
- ・不要・不急のご旅行は、差し控えていただきますよう、お願いいたします。

●「東海地震警戒宣言」発令時

- ・原則として、強化地域内への列車の運転は中止します。
- ・強化地域内を運転中の列車は、指定駅まで運転し、以後の運転は中止します。
 - ※1 強化地域には岡崎～八草駅間が指定されています。
 - ※2 指定駅は、岡崎・北野柵塚・三河豊田・新豊田・瀬戸口・瀬戸市・高蔵寺です。

●異常時運転取扱い訓練・信号障害復旧訓練

平成24年度も、終列車後に実際に訓練列車を運転しての実践的な異常時運転取扱い訓練を2回実施しました。

5月25日の夜間には、新豊田～四郷駅間において、駅間の軌道回路短絡による出発信号機故障という想定で代用閉そく方式による運転取扱い訓練を実施しました。

また、10月12日の夜間には、同様に四郷～保見間において、軌道回路短絡による信号故障との想定で、訓練を実施しました。



相手駅長との打合せ



転てつ器の鎖錠



指導者の同乗

電気係員は軌道回路の不具合箇所を発見し、復旧させる訓練を実施しました。



電気係員による軌道回路故障復旧訓練

●東海旅客鉄道株式会社との合同訓練

異常時のスムーズな情報伝達・事故対応や情報交換を目的として、JR東海と各種の合同訓練を実施しています。

駅関係は高蔵寺駅構内で転てつ器故障を想定した訓練を実施しました。

また、車両関係はJR神領車両区で乗入れ車両の脱線を想定した訓練を実施しました。

さらに電気関係はJR多治見電力区でトロリ線の断線復旧訓練を実施しました。



駅係員による異常時運転取扱い合同訓練



車両係員による脱線復旧合同訓練



電力係員による電車線復旧合同訓練

●その他の訓練

・列車防護訓練

事故が発生し、後続または前方からの列車を緊急に停止させるとき、信号炎管（発炎筒）による停止信号で列車防護を行います。実際に、信号炎管を使用する訓練も実施しています。



列車防護訓練の様子

6. お客様との連携

6-1. お客様への情報提供

●ホームページでの列車運行状況の提供

ホームページに列車の運行状況をリアルタイムで表示しています。文章による現在の運行状況のほか、列車位置が一目でわかるような画面表示と、また列車に遅れが発生した場合には、遅れている列車には遅れ時分を表示するなど分かりやすい運行状況の提供に努めています。なお、列車の運行状況は、携帯電話からもアクセスすることができます。

●列車運行情報案内装置



列車運行情報案内装置

岡崎・中岡崎・三河豊田・新上挙母・新豊田・八草・瀬戸市の各駅には、45インチの液晶ディスプレイにより、ホームページの運行状況と同様の内容をリアルタイムで表示しています。

●各駅への遠隔案内放送装置

列車が大幅に遅れたときなどに、駅で列車をお待ちのお客様に対して情報提供ができるよう、指令や主要駅から遠隔操作で全駅に案内放送ができる設備を整えています。

6-2. お客様・沿線住民の皆様との協働

●踏切事故の防止



危険を察知したら、ためらわずに
「非常ボタン」を押してください！

踏切内で立ち往生してしまったらどうするか…。まず何よりも、列車に危険を知らせることが重要です。危険を察知したら、ためらわずにできるだけ早く踏切の「非常ボタン」を押して列車に危険を知らせてください。自動車が動ける場合は、遮断桿を押してそのまま進めば踏切から脱出することができます。警報機が鳴ってから踏切に進入するような無理な横断は、列車脱線など重大事故につながる危険な行為です。踏切を通行する際は、交通ルールを守り、無理な横断は絶対にしないよう、ご理解とご協力をお願いいたします。

●列車内で緊急事態が発生した場合には



車内に設置してある非常警報ボタン

列車内で不審物や犯罪行為を見かけたとき、急病人が発生したときなどは、直接乗務員にご申告いただくか「非常警報ボタン」で直ちに乗務員にお知らせください。「非常警報ボタン」は連結部のドア付近に設置されている赤いボタンで、SOSマークの表示があります。

●テロ活動への備え

駅および列車内への危険物の持ち込みを禁止しています。駅や列車内の放送でお客様に呼びかけを行っているほか、係員が「特別警戒腕章」を着用して、随時、駅や列車内をパトロールしています。

また、駅構内のお客様の安全確保を図るため、中岡崎・北岡崎・北野榊塚・三河豊田・新豊田・八草・瀬戸口・瀬戸市の8駅には防犯カメラを設置しています。さらに、係員が終日配置されていない駅ではゴミ箱を撤去するとともに、引き続きゴミ箱を設置している駅では改札口付近にゴミ箱を集約しています。



危険物持ち込み禁止のポスター



駅構内に設置した防犯カメラ



透明化されたゴミ箱

※愛知環状鉄道からのお願いです。

持ち主のわからない不審物を発見したときは、お近くの駅係員または乗務員にお知らせください。お客様のご協力をお願いいたします。

●お客様に安全・快適にご利用いただくために

- ・守っていただきたい乗車マナーとルールのお知らせ



乗車マナー・ルール啓発ポスター

当社では、「乗車マナー向上運動」を実施しています。「駆け込み乗車の防止」・「整列乗車」・「駅構内の全面禁煙」・「携帯電話」・「きっぷの正しい使用」に関して、お客様にお守りいただきたいマナーとルール啓発のため、各駅にポスターを掲出しています。

※愛知環状鉄道からのお願いです。

すべてのお客様に安全・快適にご利用いただくために、ご乗車の際には、乗車マナーとルールをお守りいただきますよう、ご協力をお願いいたします。

- ・輸送障害発生時の未然防止のための取り組み

**農業用ビニールシートが
愛環列車を止める事があります**

強い季節風のため飛んできた農業用ビニールシートが、愛環線の架線にからまり列車の運転をさまたげる事象が発生し、お客様に多大なご迷惑をお掛けしたことがあります。



飛来物により列車が遅れると、ご利用のお客様のご迷惑につながります。
是非ご理解を頂き、愛環沿線で農業用ビニールシート等を使用するときは、強風により飛散しないように十分注意をしてください。皆様のご協力をお願いします。

愛知環状鉄道株式会社
飛来物防止のための広報

外部からの飛来物により当社の設備に支障が生じた場合、長時間にわたって列車の運転を妨げる恐れがあります。

このため、関係団体を通じて協力依頼の広報を行っています。

※愛知環状鉄道からのお願いです。

農業用のビニールシート等を沿線で使用する場合は、強風により飛散しないよう十分にご注意いただきますよう、ご協力をお願いいたします。

●AED（自動体外式除細動器）の設置



改札口付近に設置したAED

駅構内で急な心臓病などにより、突然心臓が停止状態になった場合、応急処置が迅速に行えるよう、AEDを三河豊田と新豊田の2駅の改札口付近に設置し、係員のほか、お客様にも操作していただけるようにしています。

●こども110番の駅



対応駅にはステッカーを掲出

新豊田駅と瀬戸市駅では、トラブルに巻き込まれたお子様をサポートするため、日本民営鉄道協会と連携して「こども110番の駅」の取り組みを実施しています。該当駅では、目印となるステッカーを掲出し、お子様が駅に助けを求めてきたときには、お子様を保護し、代わりに110番通報を行うなどの対応をとっています。

6-3. 関係機関との協働

愛知県・沿線自治体が主催する公共交通の利用促進協議会・会議などの構成メンバーとして、関係機関と連携し、積極的に意見交換を行っています。

●愛知県・岡崎市・豊田市・瀬戸市・春日井市関係

・「愛知環状鉄道連絡協議会」など

●岡崎市関係

・「岡崎市交通政策会議」など

●豊田市関係

・「豊田市公共交通会議」・「豊田市交通まちづくり推進協議会」・「愛知環状鉄道を活用した広域的な交通円滑化によるまちづくり検討会」など

●瀬戸市関係

・「瀬戸市地域公共交通会議」・「瀬戸市まちなか交通戦略協議会」など

6-4. お問い合わせ先

当社の安全に対する取り組みや安全報告書に関するお客様のご意見・ご要望は、下記でお伺いしています。

愛知環状鉄道 総務部総務人事課

電話番号 0564-32-3911

受付時間 平日 9:00~17:00

土曜・休日・年末年始(12/31~1/3)は休み

愛知環状鉄道ホームページ

<http://www.aikanrailway.co.jp>

※トップ画面右上の「お問い合わせ」をクリックして、「その他に関するお問い合わせフォーム」から、ご意見・ご要望をお寄せください。