

安全報告書 2017



 愛知環状鉄道株式会社

目次

1. ごあいさつ

「安全報告書2017」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. 運輸局安全総点検の査察	8
3-5. 内部監査の実施	8

4. 輸送の安全の実態

4-1. 事故などの報告義務	9
4-2. 事故などの発生状況	10

5. 安全対策の実施状況

5-1. 人材育成	12
5-2. 安全のための設備	15
5-3. 安全のための支出	22
5-4. 異常時に備えた訓練	24

6. お客様との連携

6-1. お客様への情報提供	27
6-2. お客様・沿線住民の皆様との協働	28
6-3. 関係機関との協働	30
6-4. お問い合わせ先	31

1. ごあいさつ

「安全報告書2017」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、部分的複線化と車両の増備による列車の増発や編成両数の増加を行うなど、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。おかげさまで現在では、年間約1,700万人のお客様にご利用をいただいております。

平成28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。

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。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28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29年8月

 **愛知環状鉄道株式会社**
代表取締役社長 長崎 栄一

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います。

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. 重大な列車事故（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

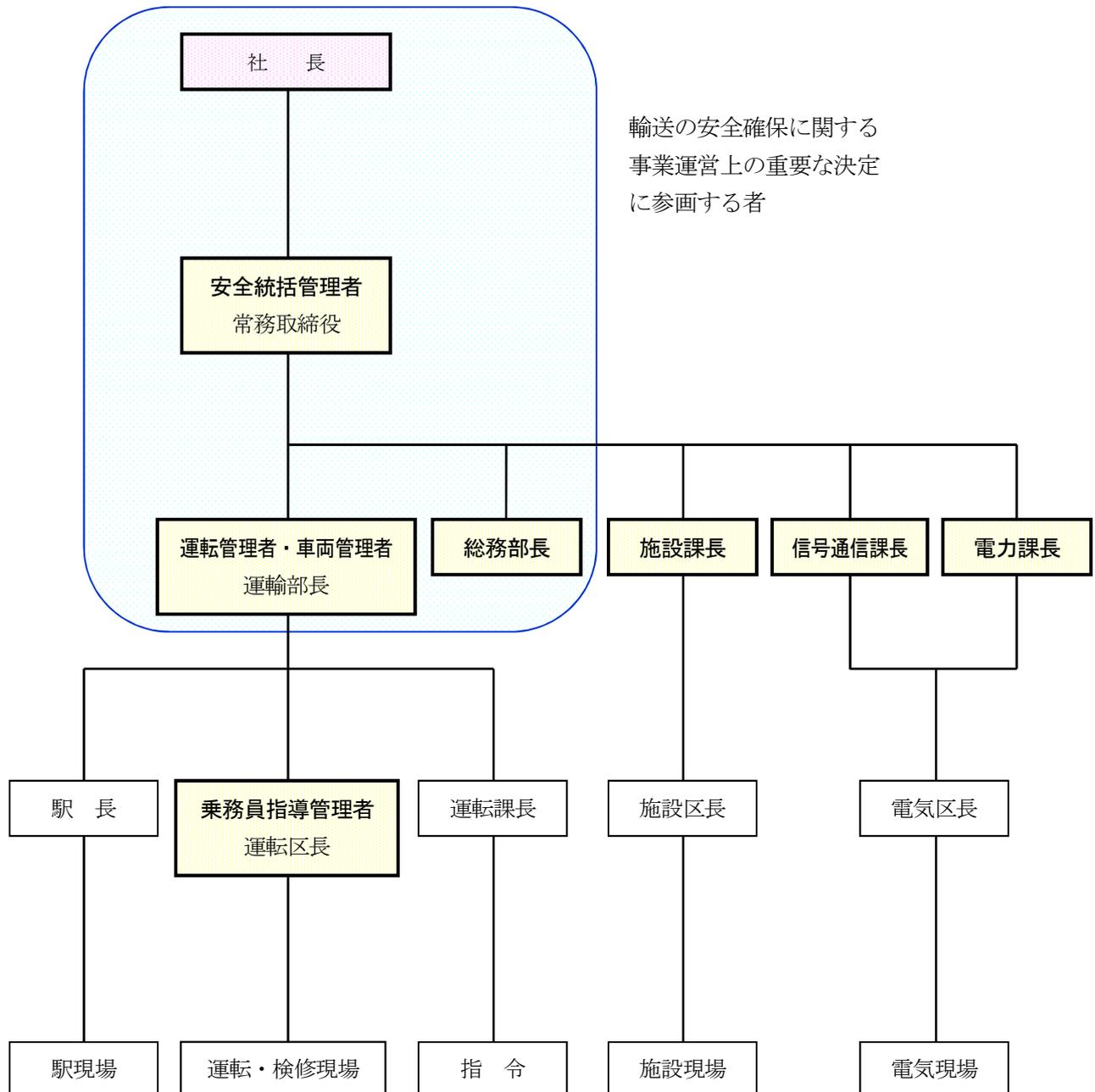
平成29年度の重点安全施策は、以下のとおりです。前年度末の安全推進委員会で今年度の実施項目を決定した後、各現場で実施細目を作成して、事故防止に取り組んでいます。

重点実施項目	実施事項
日常業務における お客様の安全確保と安定輸送	<ul style="list-style-type: none">○ 基本動作、作業手順、関係者間の連絡・伝達の確実な実施○ プラットホーム上のお客様の安全確保○ お客様の安全対策設備の整備○ KY・ヒヤリハットの有効活用による事故防止○ 協力会社に対する適切な安全指導○ 規程・マニュアル類の継続的見直し
社員の資質向上	<ul style="list-style-type: none">○ 将来に向けての人材の育成並びに技術継承○ 知識・技能の維持向上のための勉強会・訓練会の実施○ 新入社員・転入者に対する適切な教育養成の実施○ 外部研修の活用と社員への水平展開の実施○ 業務目標シートの有効活用による安全意識の向上
輸送障害発生時の対応能力の強化	<ul style="list-style-type: none">○ 異常時取扱いの理解と効果的な訓練の実施○ 関係者間の確実な情報伝達と情報の共有○ お客様への適確な情報提供の実施○ 規程・マニュアル類の継続的見直し
災害・鉄道テロ対策の推進	<ul style="list-style-type: none">○ 災害発生に備えた効果的な教育・訓練の実施○ 鉄道テロに対する効果的な教育○ 異常気象に備えた観測機器の適切な運用○ 災害に対する要注意箇所の把握と確実な点検○ 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以下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以下のとおりです。

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、社長をはじめとする常勤取締役・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を報告し、計画的に現場が事故防止対策を図っ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

請負会社事故防止会議

建設工事及び保守作業を請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

3-3. 安全管理のための活動

安全総点検の日

アルコール検査の虚偽申告等、鉄道の最大の使命である安全に関する不正を二度と発生させないため、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、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ことを目的とした、会社幹部の職場巡視、各種検査記録の点検等の取り組みを実施しています。



安全統括管理者による記録の点検

年末年始輸送安全総点検

社長をはじめとする常勤取締役と課長職以上の管理者による安全総点検として、現場巡視と運転室での添乗確認を実施し、現場の安全管理の状況を定期的に把握しています。



社長による現場巡視

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り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、その検討内容を安全推進委員会に報告するとともに、掲示等により社員に対して周知しています。

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いきます。

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います。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

社員個々が事故防止に対して自ら取り組むことを業務目標とし、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

各職場の中堅社員をKYTトレーナーとして養成し、それぞれの職場でKYT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います。



作業開始前のKY活動

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り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に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。

3-4. 運輸局安全総点検の査察

平成28年12月14日、年末年始輸送安全総点検の期間中に中部運輸局による査察が実施されました。査察で改善等の指示はありませんでした。



指令室の査察



運転室の添乗査察

3-5. 内部監査の実施

平成28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28年11月15日）

乗務員指導管理者（運転区長）及び鉄道施設に関する管理者（施設課長、電力課長、信号通信課長）に対してインタビューを実施し、これを通して、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）、総務部長を含めた安全管理体制の責任者全員が、主体的に、かつ適切に安全管理体制の運営に関与していることを確認しました。

安全監査（平成28年11月16日～18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、社内規程などに基づき、業務を適切に運営していることを確認しました。

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・インシデント・輸送障害・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
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	
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	
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	

4-2. 事故などの発生状況

平成28年度は「鉄道運転事故（人身障害）」・「インシデント」の発生はありませんが、「輸送障害」が4件発生いたしました。概要は以下のとおりです。

なお、「災害」・「電気事故」・「行政指導など」もありませんでした。

〔輸送障害〕

項目	内容
発生日時	平成28年6月14日 6時3分
発生場所	北野榊塚駅構内
原因	水道管からの漏水による施工基面の陥没
状況	経年劣化した水道管に亀裂が生じ、そこからの漏水により、施工基面が陥没したため、列車の運転を見合わせた。
列車影響	運休12本 遅延本数51本 最大遅延49分

項目	内容
発生日時	平成28年8月24日 12時34分
発生場所	新豊田駅～高蔵寺駅間
原因	大雨による運転見合わせ
状況	降雨量が、規制値を超えたため、新豊田駅～高蔵寺駅間において、列車の運転を見合わせた。
列車影響	運休16本 遅延本数17本 最大遅延143分

項目	内容
発生日時	平成28年10月1日 11時59分
発生場所	三河上郷駅構内
原因	線路内立ち入り（自殺）
状況	下り列車が、三河上郷駅の停車ブレーキ中、上り線側に人影を発見、直ちに非常停止手配を行うも下り線内に侵入し、これに衝撃した。
列車影響	運休13本 遅延本数16本 最大遅延81分

項 目	内 容
発生日時	平成29年3月2日 7時52分
発生場所	岡崎駅～六名駅間
原 因	JR 線内の事故復旧作業に伴う停電
状 況	JR 東海道線内で発生した踏切障害事故の復旧作業に伴う停電のため、六名駅の信号機制御ができなくなるとの連絡を受け、岡崎駅～六名駅間において、列車の運転を見合わせた。
列車影響	運休10本 遅延本数13本 最大遅延28分

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。

さらに、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通じて、実務応対を通じた社会人としての意識付けも行うほか、平成25年度からは入社時にもコンプライアンス研修を導入し、法令順守等の重要性を理解させ、自ら実践できる社員の育成を行っています。

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し、会社へ定着するよう、各職場の先輩・上司による教育に加え、先輩社員がフォローするメンター制度により、新入社員の成長を多方面から支えています。



ビジネスマナー研修



フロントサービス研修

② 階層別研修の導入

昇進者を対象にそれぞれの立場での役割を認識し、部下の育成や後輩指導の方法を習得するとともに、幅広い視点に立ち将来会社をリードできる素養を身につけることを目的に、階層別研修を導入しています。研修後は、研修成果を自らの職務に生かすとともに、効果をより一層高めるため報告会を開催しています。



階層別研修



研修報告会

③ お客様の命を預かる大切な仕事、鉄道運転士の養成

お客様の命を預かる最前線で業務を行う運転士は、現在約60名在籍しており、1日約170本、1日合計約6,000キロの列車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。

当社では、お客様の安全の要となる運転士の養成は、最も重要な人材育成のひとつに位置づけており、平成28年度は新たに3名の運転士を養成しました。

運転士の養成については、免許取得までに、学科講習（JR東海総合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習得後、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。



運転免許審査（運転）



運転免許審査（非常時の処置）

運転関係係員に対するフォロー教育

運転士をはじ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



分岐器の手動操作訓練

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。

J R 東海の「通信研修」の受講をはじめ、J R 東海総合研修センター、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

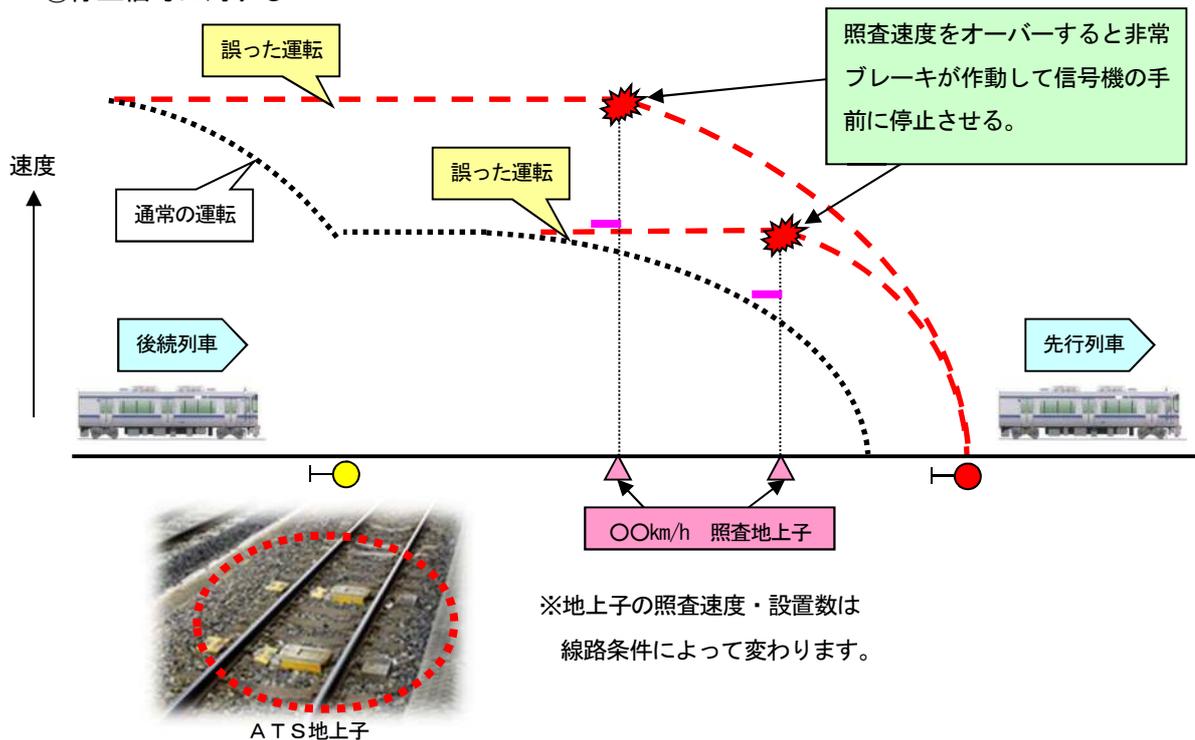
重大事故を防止するために…ATS（自動列車停止装置）

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、自動的にブレーキをかけるバックアップ装置がATSです。

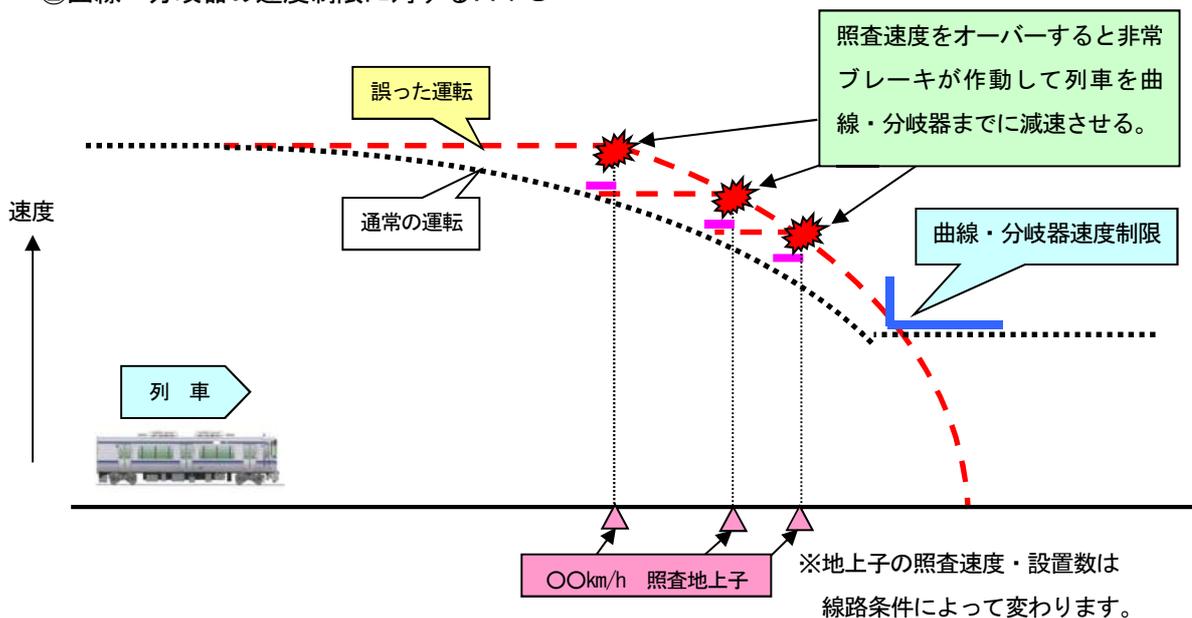
停止信号、行き止まり線、曲線や分岐器の制限速度に対応するATSのほか、一部箇所には最高速度にも対応したATSも整備し、安全性の向上を図っています。

ATS概念図

①停止信号に対するATS



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しており、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入力し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

① 雨量計・風速計・地震計



規制値に達すると運行表示盤に警報を表示

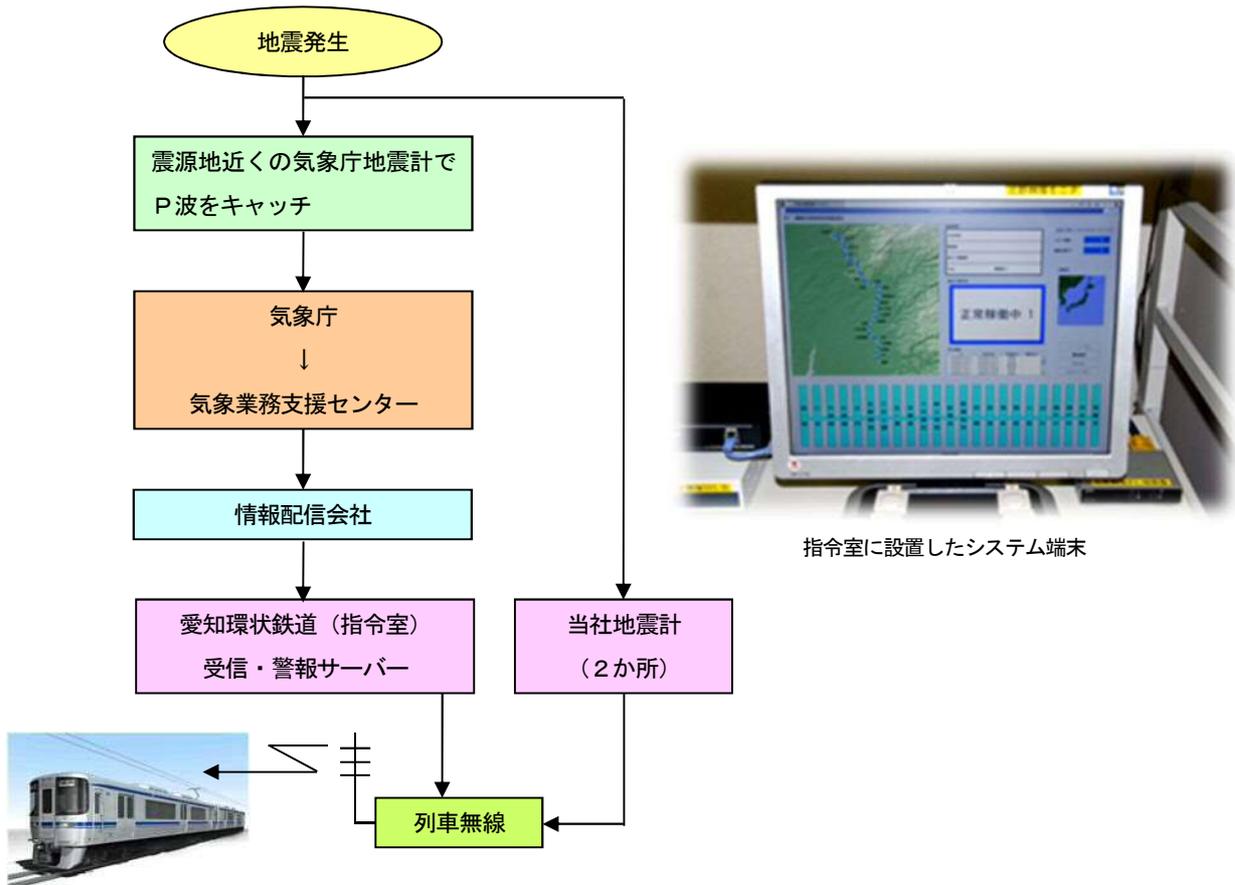
台風・集中豪雨・強風といった気象災害や地震による列車への被害を最小限に抑えるため、沿線に雨量計を2箇所、風速計を3箇所、地震計を2箇所に設置し、指令で常時監視を行い、規制値を超えた場合は、列車の緊急停止や運転見合わせ、注意運転を実施し、お客様の安全を確保する体制を整えています。

②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送信し、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

大雨・強風による運転見合わせや地震により緊急停止となった際には、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

① 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、ただちに、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・瀬戸市・中水野・高蔵寺の6駅に設置しています。(高蔵寺駅はJR東海との共同使用)

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、お客様への周知ポスターを掲出しています。

※「非常停止ボタン」は、緊急時以外は、扱わないで下さい。



異常を知らせる発光機



「非常停止ボタン」周知ポスター

線路に転落したお客様を発見したときなど危険を察知したら、
ためらわずに「非常停止ボタン」を押してください！

② 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。利用者1万人以上の駅においては、ホームの内外方が判別できる内方線付き点状ブロックの整備を終えています。

その他の駅につきましても、順次整備を進めています。

③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・中岡崎・三河豊田・新豊田・八草・瀬戸市の6駅には整列乗車をしていただくための白線を乗車位置近くに引いています。

④列車接近表示器・LED式発車標での接近表示



列車接近表示器

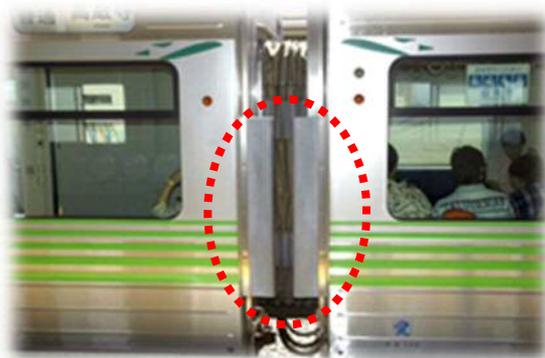
岡崎・中岡崎・新上挙母・愛環梅坪・中水野の各駅のホームには、列車の接近を視覚的にお知らせする列車接近表示器を設置しています。



LED式発車標での列車接近表示

三河豊田・新豊田・八草・瀬戸市の各駅のホームでは、LED式発車標で列車の接近を視覚的にお知らせします。

⑤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

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、整列乗車にご協力をお願いいたします。また、ホーム下への転落事故防止のため、ホームをご通行の際には、歩きながらのスマホはご遠慮いただくとともに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。

⑥ホーム転落防止柵



岡崎駅のホーム転落防止柵

岡崎駅0番ホームには、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。

⑦車掌の乗降確認用テレビモニター

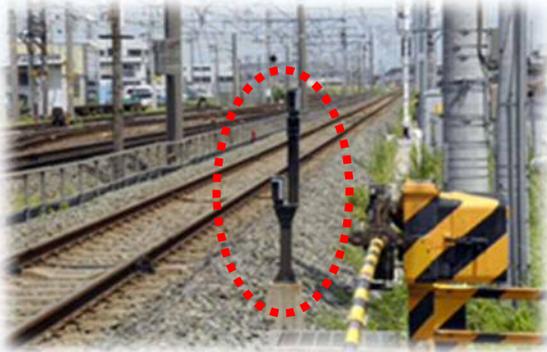


乗降確認用テレビモニター

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。

踏切事故防止設備

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、監視カメラを設置しています。



障害物検知装置



非常ボタン

愛知環状鉄道からのお願い



岡崎駅構内の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横断による遮断桿の折損事故が発生しています。無理な踏切横断は、一歩間違えば大事故につながる大変危険な行為です。

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、踏切の先の停車スペースの有無と前方及び左右の安全を確認し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。

前方の渋滞状況を確認していなかったため、踏切内で停車してしまい、遮断桿を折って脱出した自動車

緊急時の列車停止装置



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（非常ブレーキ作動・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（周辺を走行中の列車に無線による緊急停止信号を送るスイッチ）を備え付けています。

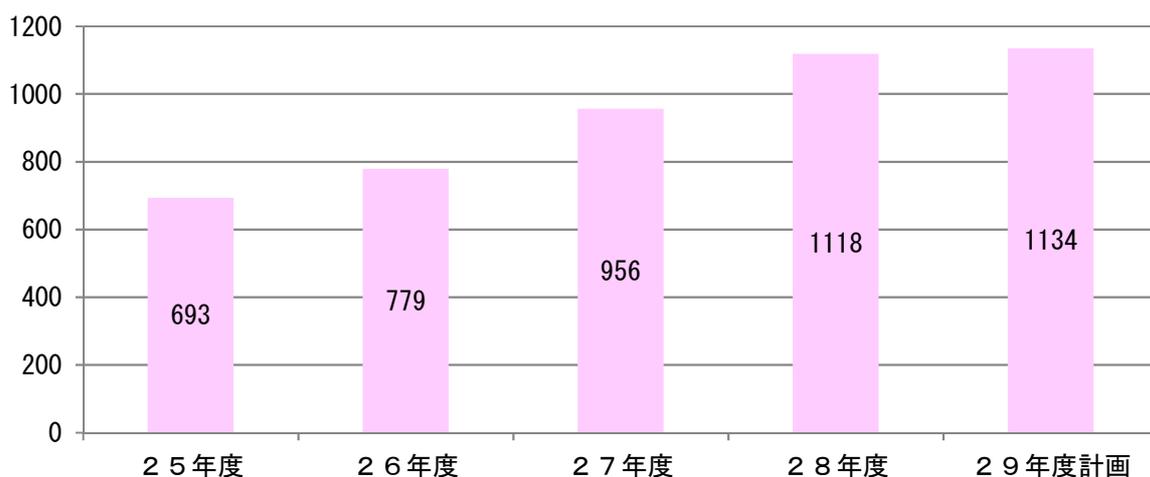
5-3. 安全のための支出

安全に関連する修繕や設備投資の状況は、以下のとおりです。

平成28年度は、修繕で11億1,800万円、設備投資で3億4,500万円の安全に関連する支出を行いました。引き続き、お客様に安心してご利用いただけるよう、安全に対する修繕・設備投資には、積極的に取り組んでまいります。

【安全に関連する修繕費の状況】

単位：百万円



各年度の主な実施内容

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



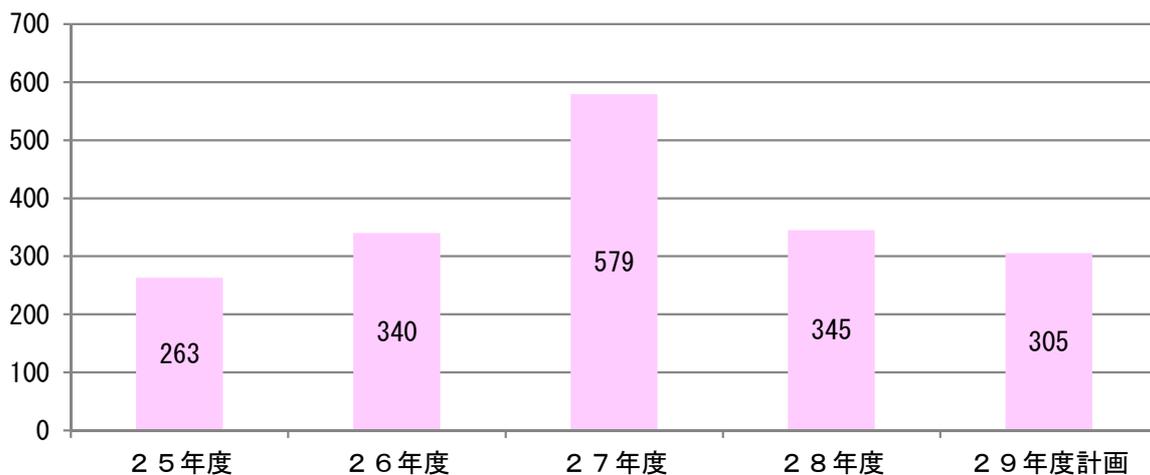
橋りょうのコンクリート剥離修繕



JR東海の軌道・電気総合試験車による検測

【安全に関連する設備投資額の状況】

単位：百万円



28年度の主な内容

のり面改良、緊急輸送道路との交差部の橋脚耐震補強、防音壁改良、ATS地上子取替、配電設備取替、連動装置更新、列車非常停止装置新設など

29年度の主な計画

のり面改良、緊急輸送道路との交差部の橋脚耐震補強、内方線付点状ブロックの整備、ATS地上子取替、配電設備取替、連動装置更新、列車非常停止装置新設など



のり面改良



橋脚耐震補強



防音壁改良



列車非常停止装置新設

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、東海地震の発生を想定した地震防災訓練等を実施しています。このほか、異常時運転取扱い訓練、列車の運行管理上密接な関係があるJR東海との合同訓練を適宜実施しています。

地震防災訓練（平成28年9月27日）



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・報道機関への対応などの訓練を実施したほか、全社員に対して、異常時連絡訓練を実施しました。

救出・避難誘導訓練及び事故復旧訓練（平成28年9月27日）

大規模地震が発生し、運転中の列車が脱線したという想定で、豊田南消防署、豊田警察署と合同で救出・避難誘導訓練及び事故復旧訓練を実施しました。

救出・避難誘導訓練では、消防・警察関係者と連携してお客様の避難誘導を行うほか、被害状況などの情報収集に協力しました。事故復旧訓練では、脱線により設備が破損したという想定で、脱線車両の復旧、線路や架線の修復を行いました。



負傷者の救助訓練



車イス旅客の避難誘導訓練



油圧ジャッキによる脱線車両の復旧訓練

東海地震に関する列車運行について

「東海地震注意情報」が出された時

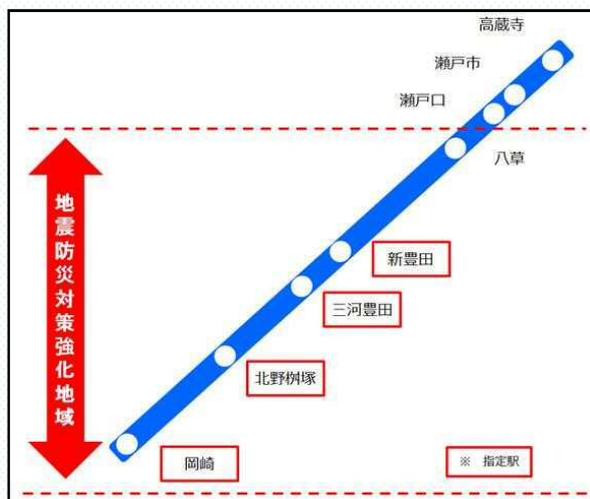
- ・原則として、列車は通常通り運行します。なお、帰宅のお客様の対応として、状況により車両の増結などを行います。
- ・不要・不急のご旅行は、お控えください。

「東海地震警戒宣言」が出された時

- ・原則として、強化地域内の列車の運行は中止します。
- ・強化地域内を運転中の列車は、指定駅又は強化地域外まで運転し、指定駅では以後の運転は中止します。

※1 当社における強化地域は岡崎～八草駅間です。

※2 指定駅は、岡崎駅、北野柵塚駅、三河豊田駅、新豊田駅です。



異常時運転取扱い訓練（平成 28 年 5 月 27 日、10 月 14 日）

平成 28 年度は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 27 日の夜間には、末野原～三河豊田駅間において、末野原駅の信号機故障が発生した想定で代用閉そく方式による運転取扱い訓練を、また、10 月 14 日の夜間には、山口～瀬戸口駅間において、山口駅の信号機故障が発生した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。



列車の運転について駅係員と乗務員との打合せ



乗務員による分岐器の手動操作

J R東海との合同訓練

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、J R東海と各種の合同訓練を実施しています。

駅関係はJ R東海高蔵寺駅の社員と直通列車運転の際に信号設備の故障が発生したという想定の実施し、車両関係はJ R東海神領車両区の社員と車両故障を想定した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



車両係員による応急復旧合同訓練

その他の訓練

① 安全体感訓練

安全の大切さを「からだ全体」で感じ「危険とは何か」「規律を守るとはどういうことか」などひとり一人の「危険に対する意識」を高める訓練を、協力会社の設備をお借りして電気係員を対象に実施しました。



安全体感訓練

② 応急手当講習会

社員の救命意識の向上とお客様の安全確保を目的として、豊田市消防本部の指導により、救命処置訓練を駅社員を中心に実施しました。

訓練用の人形を使い、心肺蘇生法（人工呼吸・心臓マッサージ）・AEDの使用手順などの訓練を行いました。

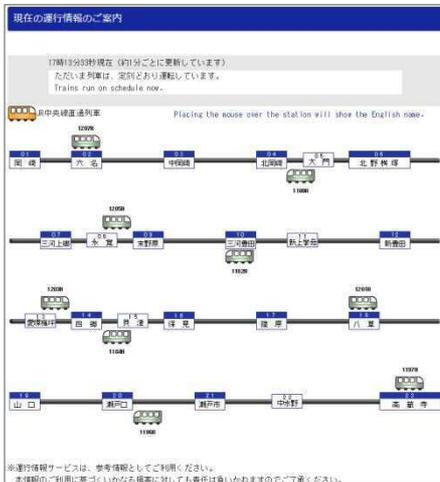


AEDの使用講習

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。

発車標での遅れ時分の案内



液晶式発車標

中岡崎・北岡崎・新上挙母・瀬戸口の各駅に設置の液晶式発車標では先発列車の遅れが一目でわかるよう、3分以上遅れている場合には遅れ時分を表示します。



LED式発車標

三河豊田・新豊田・八草・瀬戸市の各駅に設置のLED式発車標でも先発列車の遅れが一目でわかるよう、3分以上遅れている場合には遅れ時分を表示します。

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、指令や主要駅から全駅に遠隔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

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。



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！

テロ行為への備え



危険物持ち込み禁止のポスター

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・北野柵塚・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。



駅構内に設置した防犯カメラ

愛知環状鉄道からのお願い

持ち主のわからない不審物や不審な行動を発見されたときは、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。

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

列車内で不審物や不審な行動、犯罪行為を見かけたとき、急病人が発生したときなどは、直接乗務員にお伝えいただくか「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している赤いボタンで、SOSマークの表示があります。

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

当社では、「乗車マナー向上運動」を実施しています。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、駅構内・列車内にポスターを掲出しています。



駅構内掲出の啓発ポスター



列車内掲出の啓発ポスター

視覚障害のあるお客様を見かけた場合には



掲出中の啓発ポスター

当社では、積極的に「声かけ」をし、誘導案内を希望されない場合も「見守り」をしています。また、全てのお客様に安心してご利用いただけるよう、各駅に啓発ポスターを掲出しています。

愛知環状鉄道からのお願い

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。

また、安心してご利用いただけるよう、お手伝いが必要な方がいらっしゃいましたら、思やりのお声がけ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

新豊田と瀬戸市では、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」など

瀬戸市関係

「瀬戸市地域公共交通会議」、「瀬戸市総合交通戦略策定協議会」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、以下の箇所でお伺いしています。

愛知環状鉄道株式会社 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、「ご質問・ご意見・ご要望について」から、ご意見・ご要望をお寄せください。