

安全報告書

2020年



2020年 7月

明知鉄道株式会社

利用者をはじめ地元の皆様へ

日頃から明知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、弊社の運営にご理解とご支援を賜り感謝を申し上げます。
安全で安定した輸送の提供が鉄道事業者の最大の責務として、経営理念の第一に安全の確保を掲げ、法令の遵守を徹底するべく社員一人ひとりが安全輸送の完遂に努めております。
本報告書は、鉄道事業法第19条の4等に基づき、輸送の安全確保のための取組みや安全の実態について、自ら振り返るとともに広くご理解頂くために公表するものです。
皆様からの声を輸送の安全に役立てたく、お気づきの点やご意見などを頂ければ幸いです。

明知鉄道株式会社
代表取締役社長 小坂 喬峰

1. 基本方針と安全目標

(1) 基本方針

当社の経営理念の第一は、安全の確保です。当社の基本方針として「安全綱領」を次のように掲げ、社長以下社員全員に周知・徹底しております。

- ① 安全の確保は輸送の生命である。
- ② 規程の遵守は安全の基礎である。
- ③ 執務の厳正は安全の要件である。

・運転事故防止の心がけ

- ① 決められたことは必ず守る
- ② ミスは二度起こさない
- ③ システムの仕組みを知る

(2) 安全目標

鉄道輸送安全目標（2020年）は次のとおりです。
社員一同、目標達成に向けて取り組む所存です。

区分	項目	内容
定量的な目標	列車事故（衝突、脱線、火災）	乗客の死傷を伴う事故を発生させない。
	人身障害事故	発生件数0を目指す。
	踏切障害事故	発生件数0を目指す。
定性的な目標	トップによる現場巡視と対話	年2回は実施する。
	安全教育の実施	職種ごとに訓練計画をたてて実施する。

2. 事故等の発生状況

(1) 鉄道運転事故

当社は、1985年(昭和60年)の開業から2019年度まで、運転無事故を継続しています。

過去6年間の輸送障害(30分以上の遅延や運休)の発生件数と死傷者数の推移は次のとおりです。

年度	2014年	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年
輸送障害事故	5	3	4	4	6	3
死傷者	0	0	0	0	0	0
うち死亡者	0	0	0	0	0	0

- ※ 2014年度は落雷による信号故障と台風11、18、19号による暴風雨のためと倒木による運転休止で5件です。
- ※ 2015年度は倒木による列車の抑止1件、車両故障による列車遅延1件、信号故障により運転休止2本及び列車遅延での3件です。
- ※ 2016年度は台風による暴風雨での遅延と運転休止2件、車両故障による輸送障害1件、踏切障害1件での4件です。
- ※ 2017年度は大雨警報による列車抑止が2件、台風による暴風雨により遅延及び運転休止2件の4件です。
- ※ 2018年度は大雨警報による列車抑止が1件、台風による暴風雨により遅延及び運転休止が3件、動物と衝撃により車両故障により遅延及び運転休止1件、車両故障により遅延及び運転休止が1件です。
- ※ 2019年度は倒木による列車遅延1件、踏切障害1件、台風による運転休止1件での3件です。

(2) 災害(地震、暴風雨、雪害等)

暴風雨

- ・7/16 5時35分 前日からの降雨の影響により、野志駅～山岡駅走行中倒木を発見し、撤去作業により40分遅れ、当該列車を含む2本に遅延が発生した。
- ・10/12 8時07分 台風19号接近に伴い、恵那地区に暴風雨が予測されるため、10/12 6Dから終日運転中止とし、10/13 始発2Dを確認列車として線路確認を実施し、線路等に異常がないことを認め、同区間の運転規制を6:47に解除した。

地震、雪害等

2019年度の発生はありません。

(3) 輸送障害(30分以上の遅延や運休)

- ・8/10 16時36分 15D阿木駅定時に発車、阿木駅～飯沼駅間、三洞踏切にて軽トラックと接触し、警察の現場検証の終了を待ち、同現場を1時間32分遅れて発車した。これにより運休2本(部分運休含む)遅延4本が発生した。

(4) インシデント(事故の兆候)

2019年度の発生はありません。

3. 輸送の安全確保のための取組み

(1) 重点安全施策

・線路まくら木の更換

恵那駅～東野駅間、阿木駅～飯羽間駅でマクラ木を更換し、レールの締結を強化しました。

野志駅～明智駅間で安全面や乗り心地の向上、また将来的なメンテナンス省力化を目的として、強度や耐久面で優位な PC マクラ木への交換を行いました。

・線路のり面の新設工事

山岡駅～野志駅間でのり面の新設工事を施工し、安全性の向上を図りました。

(2) 人材教育

・指導訓練

当社では、安全輸送を徹底するために運転指令員、駅社員、運転士、車両区員、施設区員の年間指導訓練計画を設定し、事故防止に向けての教育を実施しています。また、毎年6月に「知識確認」テストを実施、運転の安全確保に関する規程、規範等の把握度を確認し指導を行っています。

(3) 緊急時対応訓練

・毎年10月に異常時対応訓練を実施しています。これは、地震及び風水害、運転事故等で列車が運転途中で運行が出来ないことを想定し、発生時の対応手順により早朝の非常呼び出し訓練、列車防護訓練等を実施しました。また、車両を救援する場合を想定し復旧手順と作業等を訓練しています。

2019年度は信号機故障により、閉そく方式を指導式・指導通信式による訓練を実施しました。



○信号機故障により、指導式・指導通信式による訓練を実施しました。

- ・恵那市消防本部と合同による、明知鉄道車両構造講習会を行い、ジャッキアップ訓練は「車両と線路の間に挟まれた要救助者を救出する」というストーリーで展開されました。



(4) 安全のための投資

○車両の維持更新 アケチ 14 号の全般検査を行い、経年劣化による部品等を取替更新することにより、列車の安全運行を図りました。



○落石防護設備 法面固定・線路側溝を新設し、切土のり面の安定強化を高め、雨水による線路内の流入を防止することで、列車の安全運行を図りました。



○PCまくらぎ導入検討箇所等の現地調査

(公財) 鉄道総合技術研究所、軌道技術研究部、軌道管理、鉄道技術推進センターの企画部様へ、「PCまくらぎ化計画ソフトの運用及びレール摩擦量測定による乗り上がり脱線への助言に関する現地調査」を依頼した。

・現地調査

① 岩村 ～ 花白温泉 間 17K800M～17K900M



写真①-1: 全景1(終点方⇒起点方)



写真①-3: 断面測定箇所(17K815M付近)



写真①-2: 全景2(終点方⇒起点方)



写真①-4: 断面測定箇所(17K890M付近)

・以下のような助言を頂いた。

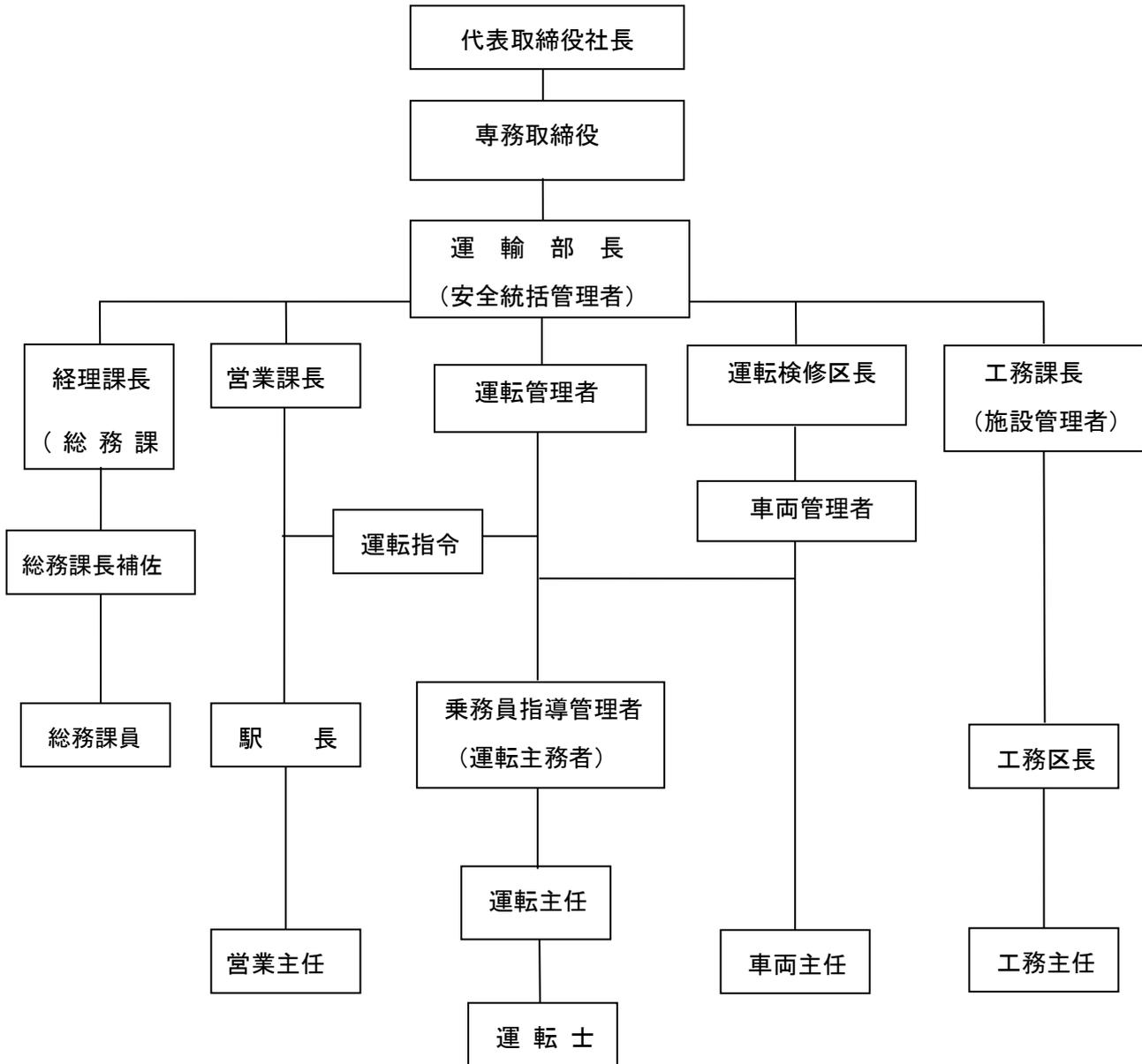
PC化のそもそもの目的について、腐食した木まくらぎの交換や長寿命化という意味もあるかと思うが、第一としては軌間拡大の防止にあると思われる。その中でやはり曲線区間が軌間拡大の発生源でもあることから、まずはR=250m以下の急曲線区間を優先してPC化を進めることが肝要である。基本的にPC化は単独で行うのではなく、路盤やバラストの改良や、できれば道床交換と併せて実施することが肝要である。

○安全対策費 補助金金額 (2019年度分 国、県、市)

	安全対策内容	金額(千円)
線路保存費	落石防護設備・まくら木交換等	41,978
電路保存費	管内通信・信号保安設備改修等	11,340
車両保存費	全般検査(1両)等	18,341
合計金額		71,659

4. 安全管理体制

社長をトップとする安全管理組織を構築し、各責任者の責務を明確にしています。



役 職	役 割
社 長	輸送の安全確保に関する最終的な責任を負う。
安全統括管理者	輸送の安全確保に関する業務を統括管理する。
運転管理者	安全統括管理者の指揮の下、列車の運行、運転士の資質を保持する。
乗務員指導管理者	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	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	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。
経理管理者	安全統括管理者の指揮の下、輸送に必要な設備投資、人事、財務に関する事項を統括する。

5. 地元の皆様のご協力とお願い

(1) 日頃から、鉄道沿線の植樹、草刈り作業等について各種団体様から協力していただき、ありがとうございます。おかげさまでお客様から「鉄道沿線がきれい」と、お褒めの言葉をいただいております。

(2) 「踏切事故に注意してください」

踏切前では一旦停止し、左右から列車が来ないのを確認して渡って下さい。

沿線では第4種踏切（踏切警報機、遮断棹^{しゃだんそう}なし）の踏切が26箇所あり、今までの踏切事故の殆どが、第4種踏切で発生していますので注意をお願いします。

警報機付き踏切では警報機が鳴ったら無理に渡ろうとしないようお願いします。

また、より安全で信頼される鉄道をつくるため、皆様からお寄せいただいた声を役立てるよう努力しています。

6. ご連絡先

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。

明知鉄道株式会社

電話 0573-54-4101

FAX 0573-54-4302