

平成24年度 安全報告書



目次

1. 安全報告書の公表にあたって	1
2. 安全基本方針	2
3. 安全目標	2
4. 安全管理体制	3
5. 事故等について	
5-1. 発生状況	4
5-2. 当社に原因のある輸送障害等の概要と再発防止策	5~7
6. 安全確保のための取組み	
6-1. 事故防止・安全への取組み	8
6-2. 安全への投資	9
7. 豊橋鉄道からのお願い	9~11
8. お客様・沿線の皆様との連携	11,12
9. お問い合わせ先	12

1. 安全報告書の公表にあたって

平素は、豊橋鉄道をご利用いただきまして、ありがとうございます。また、鉄軌道事業にご理解・ご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

当社が平成23年2月に導入したICカードmanacaは、平成24年4月にJR東海「TOICA」と平成25年3月からはmanacaを含め全国10枚の交通系ICカードと共通利用できるようになり、さらに電子マネーとしても使えるため多くの方にご利用いただいております。

また、渥美線では観光誘致を図るため渥美半島の花をラッピングしたカラフルトレインの運行を開始しました。市内線においては、20周年を迎えたビール電車とおでんしゃが豊橋の季節の風物詩として、多くのお客様にお楽しみいただいております。

しかしながら、安全面において平成24年6月7日に渥美線の大清水駅構内で保守係員が列車と接触するという事故を発生させてしまいました。お客様をはじめ多くの皆様方に多大なるご心配とご迷惑をお掛け致しました。改めて深くお詫び申し上げます。

今後このようなことを二度と発生させないように、保守現場における作業体制を再確認し、再発防止対策を徹底いたしました。役職員一人ひとりが安全最優先の意識を持って日々の業務に取り組み、安全・安定輸送の確保に努めてまいります。

本報告書は、鉄道事業法及び軌道法に基づき、当社の安全性向上に向けた取り組みなどを公表させていただくものです。輸送の安全確保をより確実なものにするため、皆様の率直なご意見・ご感想をいただければ幸いです。



 **豊橋鉄道株式会社**

代表取締役社長 伊藤 優

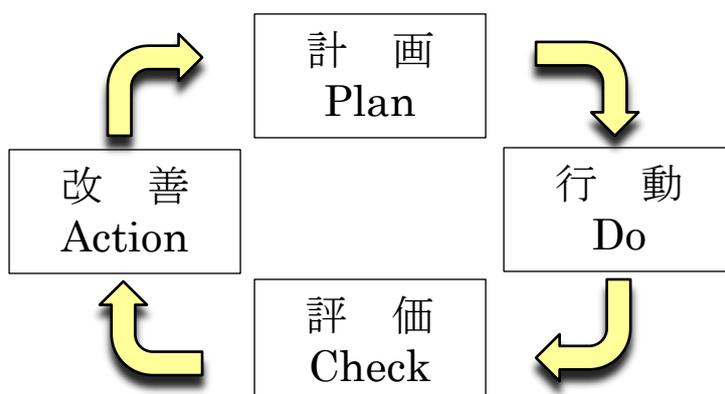
2. 安全基本方針

当社は、安全基本方針を次のとおり掲げ、役職員に安全第一の意識をもって事業活動の行える体制の整備に努めています。

- ① 一致協力して輸送の安全の確保に努めます。
- ② 輸送の安全に関する法令及び関連する規定をよく理解するとともに、これを遵守し、厳正かつ忠実に職務を遂行します。
- ③ 常に輸送の安全に関する状況を理解するように努めます。
- ④ 職務の実施に当たり、憶測によらず確認の励行に努め、疑いのある時は最も安全と思われる取扱いをします。
- ⑤ 事故・災害等が発生したときは、人命救助を最優先に行動し、すみやかに安全適切な処置を取ります。
- ⑥ 情報は漏れなく迅速、正確に伝え、透明性を確保します。
- ⑦ 常に問題意識を持ち、業務の見直しが必要な場合は、積極的に対処します。

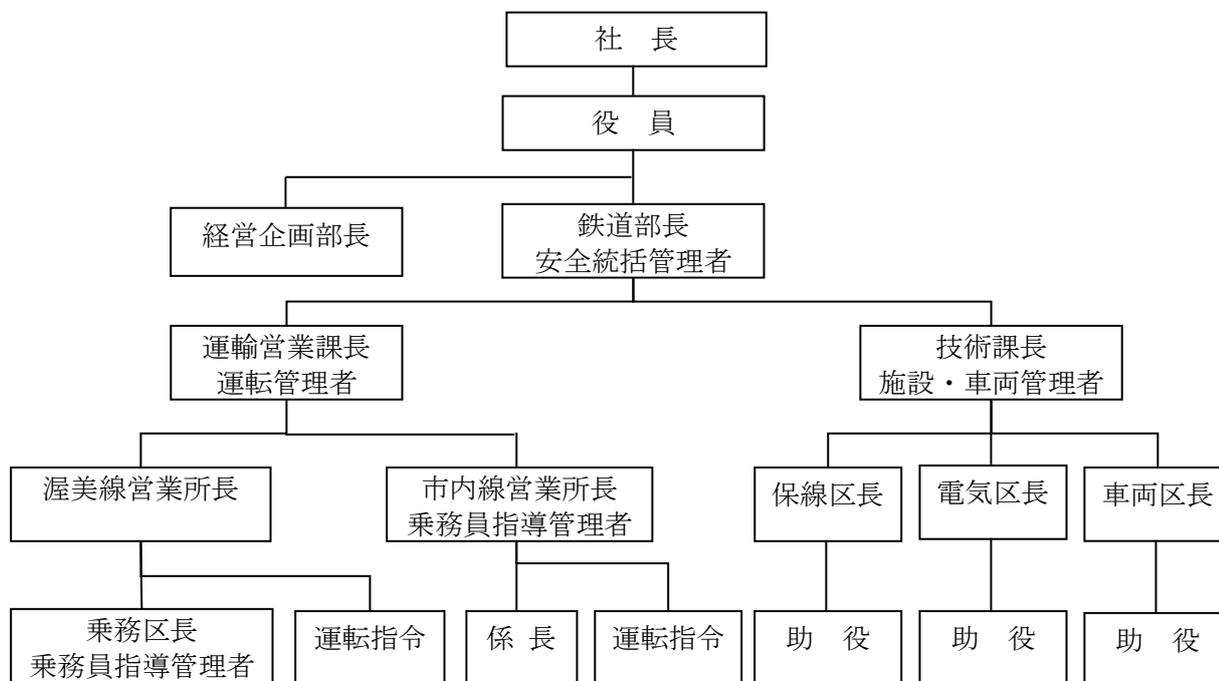
3. 安全目標

「有責事故」および「インシデント」を発生させない安全マネジメントの構築を目指します。社員一丸となって『計画 (P)・行動 (D)・評価 (C)・改善 (A)』サイクルで安全性の継続的向上を目指します。



4. 安全管理体制

当社では、社長を最高責任者とし輸送の安全の確保に関する業務を統括管理する安全統括管理者をはじめ、各管理者の責任体制を明確化した安全管理体制を整備しています。また、各種取り組みの検証と改善を行えるように、PDCA サイクルを確実に実行し、安全性の向上に努めます。



【主な管理者の責務】

役 職	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	輸送の安全の確保に関する業務を統括する。
運 転 管 理 者	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	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 営 企 画 部 長	輸送の安全の確保に必要な事業計画、要員及び財務に関する事項を統括する。

5. 事故等の発生状況

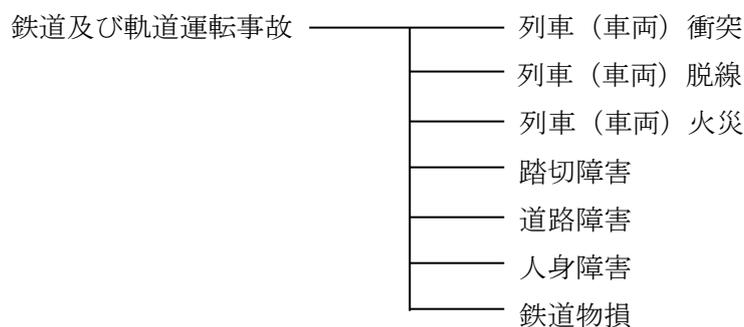
5-1. 発生状況

平成 24 年度における運転事故・輸送障害の件数は鉄道 7 件・軌道 19 件で、インシデント（事故等が発生するおそれがある事態）はありませんでした。設備の不具合による輸送障害など当社の原因によりお客様にご迷惑をおかけしたものについては原因を分析した上、再発防止策を講じました。

鉄道 事 故 等 件 数	区 分	平成 24 年度	平成 23 年度	平成 22 年度
	列車衝突	0	0	0
	列車脱線	0	0	0
	列車火災	0	0	0
	踏切障害	0	1	1
	人身障害	2	1	0
	物損事故	0	0	0
	輸送障害	5	2	5
	インシデント	0	0	0

軌道 事 故 等 件 数	区 分	平成 24 年度	平成 23 年度	平成 22 年度
	車両衝突	0	0	0
	車両脱線	0	0	0
	車両火災	0	0	0
	道路障害	15	16	7
	人身障害	0	0	1
	物損事故	0	0	0
	輸送障害	4	4	1
	インシデント	0	0	1

※「鉄道運転事故」及び「軌道運転事故」は省令に定められた事故のことをいいます。



※輸送障害：鉄道運転事故以外で、輸送に障害が生じた事態で列車の運休または 30 分以上の遅延が生じた場合のこと。

5-2. 当社に原因のある輸送障害等の概要と再発防止策

(1) 人身障害

① 渥美線・保守係員触車事故

項目	内容
発生日時	平成 24 年 6 月 7 日 11 時 01 分
場 所	渥美線大清水駅構内
原 因	列車通過直前に係員が車両限界内に立ち入ったこと及び不確実な待避の体制であった為
概 要	<p>大清水駅 4 号ポイントの定期点検を 3 名で実施した。1 名が駅舎内の信号制御盤、残り 2 名がポイント付近で作業を行った。</p> <p>ポイント作業を行っていた 2 名の係員は、踏切が鳴動したため、線路外方へ退避した。列車が約 166m 手前付近に接近した時に、当該係員は退避完了合図を表示し、運転士は応答合図を行った。</p> <p>その後、触車地点手前 4m 付近に接近した時、退避中の当該係員がお辞儀をするような姿勢になったため、運転士は注意喚起の気笛を吹鳴したが、その直後衝突音がしたため、直ちに非常制動手配を取るも 40.8m 行き過ぎ停止した。当該係員は 5.7m 跳ね飛ばされ、うつ伏せに倒れていたため、運転指令に列車無線にて通報すると共に、警察と救急車を要請した。</p>
	
	大清水駅 4 号ポイント

<p>対 策</p>	<p><応急対策></p> <p>○緊急鉄道部会の開催</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 事故内容の周知徹底及び事故の重大性の認識 ・ 社長・安全統括管理者から再発防止に向けた対策や改善の指示 <p>○緊急職場集会の開催</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 事故情報の共有と現場で実施可能な対策の検討 ①ヒヤリハットミーティングを定期開催し、事故の芽情報や危険箇所を共有化する ②スローガン『自分の身は自分で・仲間の安全は相互注意で守り、再発防止』を採択 <p><恒久対策></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 列車監視者の要員確保を柱とした作業時における適切な監視体制の確立に向けた対策を実施（触車事故防止要領の改正） ・ 社長や安全統括管理者等の現場への指示や日常的な指導内容の周知徹底を図る巡回指導簿の新設 ・ 継続的な資質管理及び教育体制の充実 （運転関係係員に対する資質管理・教育訓練実施要綱の制定） ・ 安全基準及び点検整備心得の改定 ・ 保守部門区長による保守現場への定期的な巡回指導の実施 ・ 点呼者、作業責任者及び各作業係員の役割分担を明確化し安全意識の高揚を図る（点呼簿の見直し） ・ ヒヤリハット活動の取組みを刷新し事故の芽の撲滅及び業務改善活動を推進 <div data-bbox="716 1312 1174 1655" data-label="Image"> </div>
------------	--

(2) 輸送障害

① 渥美線・柱上変圧器リード線断線

項目	内容
発生日時	平成 24 年 4 月 1 日 23 時 41 分
概要	大清水駅下り出発信号機が、停止信号を現示したままになる故障が発生しました。駅係員が信号制御盤を確認したところ、軌道回路の短絡表示を確認、電気係員の点検により杉山 116 号柱変圧器の 1 次側リード線の断線と判明、修理いたしました。
対策	リード線の修復を行い、電気係員が全線の点検を行った

② 渥美線・信号高圧線気中開閉器リード線断線

項目	内容
発生日時	平成 24 年 7 月 14 日 5 時 25 分
概要	三河田原駅構内が停電し出発信号機が消灯する事案が発生しました。電車線には送電されており、列車は指導通信式を施行して運転を再開しましたが、電気係員が点検したところ、豊島駅構内信号高圧線気中開閉器リード線の断線と判明、復旧いたしました。
対策	全線の同機器を点検し、当該機器を撤去しました

③ 市内線・コンプ高圧接触器シャントワイヤー断線

項目	内容
発生日時	平成 24 年 11 月 22 日 16 時 30 分
概要	第 1612 運行車が約 25km/h で進行中、突然非常制動が作動し、約 25m 進行後停止しました。コンプ NFB・床下等を確認するも異常個所がわからず、後続車両と連結して運動公園前停留場に收容しました。その後、車両係員の点検により、コンプ高圧接触器のシャントワイヤー断線と判明、交換修理を行い、その他異常がないことを確認し、自力回送にて赤岩口車庫へ收容しました。
対策	当該部品の交換基準の見直しを行うとともに、機器の取扱いの再確認と教育を行いました

(2) インシデント

平成 24 年度は発生いたしておりません。

(3) 行政指導等

鉄道・軌道ともに平成 24 年度における行政指導等はありませんでした。

6. 安全確保のための取組み

6-1. 事故防止・安全への取組み

(1) 「安全衛生対策会議」の実施

毎月、鉄道部長以下、本社鉄道部門・各現場責任者・労務担当者をメンバーとする「安全衛生対策会議」を開催しています。鉄道運転事故や労働災害の防止、ヒューマンエラー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話し合い、適切な対応策を協議・決定しています。

また、平成24年度よりヒヤリ・ハット活動の取組みを刷新しました。「ヒヤリ・ハット」とは、業務中に事故が起きそうな状況に出会い、“ヒヤリ”としたり“ハッ”としたことを記録し、その原因を究明し、情報を共有することで、事故の未然防止に繋げていく安全活動です。各現場からのヒヤリ・ハットの報告を受け、原因・背後要因を調査した上で防止対策を策定いたします。また、対策効果の検証と、それに基づく対策の見直しを行います。このPDC Aサイクルを繰り返すことにより、自主的な安全活動の活性化に努めています。



(2) 非常時訓練

人の集中する年末年始の安全の意識を高めるため、年末年始の安全輸送総点検を行っています。また、これに合わせて、運輸・技術それぞれの部門で事故防止や非常時対応の訓練・教育を行っています。



電気区架線断線復旧訓練



車両区脱線復旧訓練

(3) 防災訓練

毎年8月末から9月初めに全国一斉に実施される「防災週間」に合わせて、防災意識を高めるため防災訓練を実施しています。また、迅速な情報伝達及び対応を図るため、災害事故報告システムの構築など防災体制の再確認と整備にも努めています。

6-2. 安全への投資

平成 24 年度の安全関連設備投資及び主な内容は以下のとおりです。

(単位：千円)

安全関連設備投資					その他 設備投資	合計
老朽設備 取替	保安・防災 対策	安定輸送 対策	車両・ その他	計		
25,768	29,528	34,000	51,945	141,241	41,562	182,803

主な実施内容

件名
渥美線レール更换工事
渥美線分岐器更换工事
渥美線道床更换工事
渥美線コンクリート柱化工事

7. 豊橋鉄道からのお願い

(1) 路面電車併用軌道（道路上に敷設する軌道）区間通行時のお願い

① 交差点等を右折する場合について

当社市内線は、全線併用軌道区間であり電車が自動車等と並走しており、交差点等を右折する際には、前方及び後方から電車が接近している場合があります。電車の接近を確認の上、注意して通行していただきますようお願いいたします。



右折時は特に電車に注意してください

②路面電車専用の黄色矢印信号について

当社東田本線（市内線）は、自動車と同様に交通信号機に従い運行しておりますが、一部で交通信号と同位置に路面電車専用の信号（黄色矢印）がございます。この黄色矢印信号は路面電車専用信号ですので、お間違えのないようご注意ください。



路面電車専用矢印信号

③安全地帯のない停留場について

当社東田本線（市内線）の**東田停留場**は、安全地帯がなく道路にカラー舗装を施したのみの停留所であり、お客様が道路を横断して電車に乗降いたします。同箇所を自動車等で通過する際、電車が停車し後部の乗降中表示が点灯・点滅している場合、お客様が乗降される合図ですので、一旦停止をしていただき乗降にご協力くださいますようお願いいたします。



東田停留場



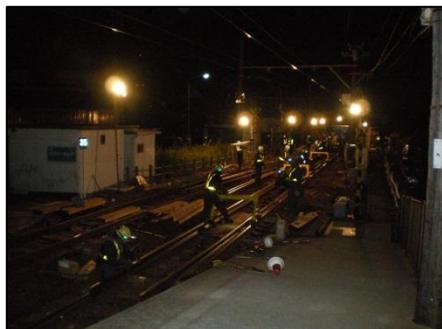
乗降中表示器

乗降中は一旦停止してください



(2) 夜間作業のご理解とご協力のお願い

鉄道工事は作業の性質上また安全確保のため、夜間に実施することがあります。沿線の皆様にはご迷惑をおかけいたしますが、可能な限り騒音・振動の低減、短時間で終了するよう努めてまいりますので、ご理解とご協力をお願いいたします。



分岐器更换工事



道床交換工事

(3) 踏切通行時のお願い

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り左右の安全を確かめてからお渡りいただく」など、踏切事故防止にご協力をお願いいたします。

当社渥美線には駅構内わたり踏切がある駅があります。警報機が鳴ってからの横断は大変危険です。また、ご通行の際は必ず一旦止まっていただきますよう重ねてお願い申し上げます。

8. お客様・沿線の皆様との連携

(1) 踏切事故防止の啓蒙活動

毎年春秋の全国交通安全運動にあわせて地元警察と協力し、自動車や通行者に対して踏切一時停止の呼びかけの踏切指導を行い、また、沿線保育園・幼稚園に踏切通行時の注意を呼びかけるノベルティグッズを配布するなど啓蒙活動を実施しています。

(2) サービス介助士2級資格取得



高齢化社会を迎えるなかで、鉄軌道従業員に対するサービス教育の一環として、公共交通をご利用いただく高齢者及び障害をお持ちの方々に対して、正しく接遇する介助技術を身に付けるため、サービス介助士2級の有資格者養成に積極的に取り組んでいます。

(3) こども 110 番の駅

日本民営鉄道協会と連携し、渥美線主要有人駅及び市内線営業所では「こども 110 番の駅」の取組みを行っています。こどもが助けを求めた場合、駅係員がこどもを保護し、110 番通報を行うなどの対応をとります。



【実施駅】

渥美線：新豊橋駅、高師駅、三河田原駅
市内線：市内線営業所（競輪場前停留場）

(5) AED（自動体外式除細動器）の設置



新豊橋駅に設置した AED

駅構内で突然心臓が停止状態になった場合、迅速に応急処置が行えるように、AED を新豊橋駅と高師駅の改札口付近に設置し、お客様にも操作していただけるようにしています。

9. お問い合わせ先

当社の安全に対する取組みや安全報告書に関するご意見・ご要望につきましては、「豊橋鉄道安全報告書窓口」及び「豊橋鉄道ホームページ」にお願いいたします。

豊橋鉄道安全報告書窓口

【豊橋鉄道 鉄道部】 TEL：0532-53-2136

営業時間：9時～17時（平日のみ）

【豊橋鉄道ホームページ】 <http://www.toyotetsu.com/>

※「各種お問い合わせ」内にある「メールフォーム」よりご意見をお寄せ下さい。



平成 25 年 9 月

豊橋鉄道株式会社