

安 全 報 告 書

2 0 1 2

関東鉄道株式会社

1. 安全報告書の作成にあたって（社長挨拶）

当社の鉄道事業に対して、日頃のご利用とご理解、誠に有り難うございます。当社は経営理念の第一に安全の確保を掲げ、法令の遵守のもと、安全輸送に努めています。

この報告書は、鉄道事業法に基づき、安全輸送を確保するための当社の取り組みや実態をまとめたもので、当社線ご利用のお客様ならびに沿線の皆さまにご理解いただくとともに、皆さまの声を今後の安全輸送に役立てたいと思い作成したものです。

ご一読いただき、率直なご意見をいただければさいわいです。



米川社長

2. 安全に対する基本的な考え方

関東鉄道では、安全に関する基本的な考え方を「安全に関する基本的な方針」として「安全管理規程」において以下のように定めています。

(1) 安全方針

安全第一の意識を持って事業活動を行える体制の整備に努めるとともに、鉄道施設、車両および社員を総合活用して輸送の安全を確保します。

(2) 安全行動規範

- ① 一致協力して輸送の安全確保に努めます。
- ② 輸送の安全に関する法令及び関連する規程（本規程を含む。以下、「法令等」という。）をよく理解するとともにこれを遵守し、厳正、忠実に職務を遂行します。
- ③ 常に輸送の安全に関する状況を理解するよう努めます。
- ④ 職務の実施に当たり、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り扱いをします。
- 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とります。
- 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、必要な変革に果敢に挑戦します。

3. 安全目標

安全管理規程に定めた安全方針及び安全行動規範に基づき、社内全体に安全風土、安全文化を構築・定着させ、安全最優先の原則と関係法令の遵守を徹底して参ります。

4. 安全重点施策

当社における鉄道運転事故のうちの多くを占めるのは踏切障害事故であります。当社は平成19年度から平成21年度までの安全重点施策に常総線の第4種踏切道（踏切遮断機・警報機のない踏切）を50箇所以下とすることを目標に事故防止に取り組んで来ましたが、残念ながら平成21年度末に53箇所までの削減したものの目標が未達成です。

そこで、平成24年度末までにこの目標を達成すべく再度、安全重点施策に掲げ鋭意努力してまいります。

5. 安全管理体制

(1) 安全管理体制

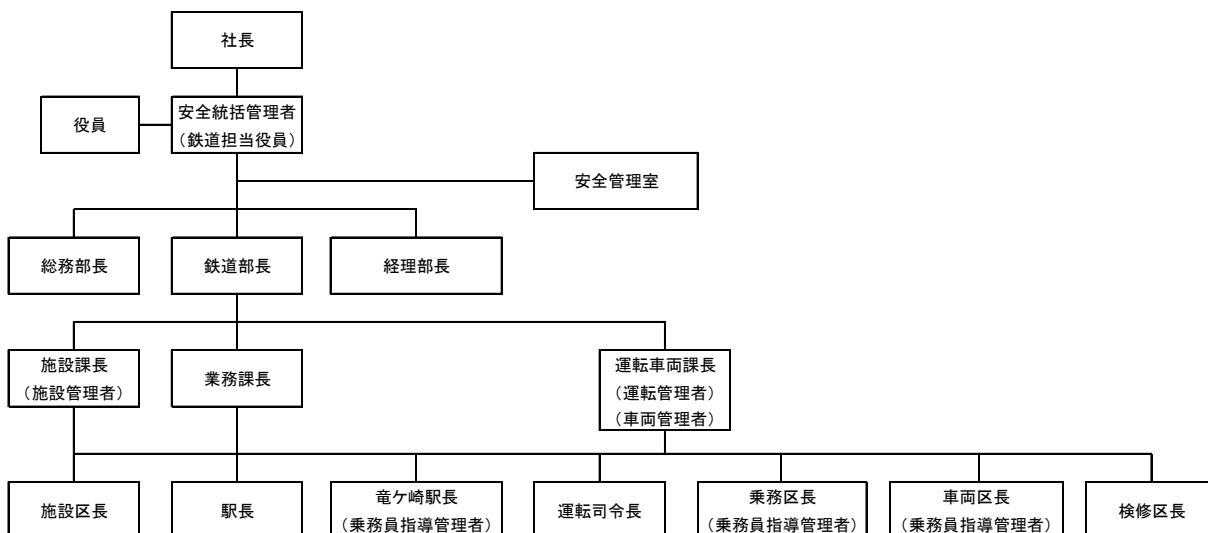
平成18年10月に「安全管理規程」を制定し、社長をトップとする安全管理体制を構築して運用しています。この組織の中で、「安全統括管理者」「運転管理者」「施設管理者」「車両管理者」その他の管理者がそれぞれの責務を明確にしたうえで、安全確保のための役割を担っています。また、平成20年2月に「安全管理室」を新設し、安全に関する内部監査を実施しました。

内部監査でチェックした様々な項目から、問題点を改善し、安全性の向上に積極的に取り組んでおります。

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。
鉄道部長	安全統括管理者の指揮の下、安全統括管理者を補佐する。
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。
業務課長	鉄道部長の指揮の下、鉄道関係係員の教育に関する事項を統括する。
総務部長	安全統括管理者の指揮の下、要員の確保・配置等に関する事項を統括する。
経理部長	安全統括管理者の指揮の下、投資及び財務に関する事項を統括する。
安全管理室室長	安全統括管理者の指揮の下、内部監査を実施し本規程に定める内容が適切に運営されていることを検証するとともに、必要に応じ見直し及び改善の措置について安全統括管理者に提言する。

〔体制図〕

安全管理体制図



(2) 安全管理の方法

- ① 社長を委員長とする「事故防止推進本部会議」を年3回開催し、事故等の集計・分析・報告をもとに再発防止策などの安全対策について意見交換をおこなっています。

「事故防止推進本部会議」の下部組織として、鉄道部門では現業・本社各部門の代表者による「鉄道事故防止対策委員会」を設け、事故防止について事故の事例等を研究し対策および情報の共有を図っています。

- ② 社長をはじめとする役員が、定期的に職場を巡視し、安全対策についての訓辞および職員との意見交換を通じて安全の管理状況を確認しています。

(3) 安全管理体制の見直し

当社では、年1回以上内部監査を実施して、安全マネジメントのPDCAサイクルが機能しているか確認し、その結果を踏まえて見直し・改善します。

6. 事故および障害と対策

(1) 鉄道運転事故

平成23年度は16件の鉄道運転事故（内踏切事故5件）と11件の輸送障害が発生しました。

平成21年度～平成23年度の事故発生件数

	平成21年度	平成22年度	平成23年度
鉄道運転事故	1	9	6
輸送障害	4	6	11
死傷者数	0(0)	6(4)	4(3)

() 内は死亡者数

踏切道の推移

平成21年以降の第4種踏切道（警報機・遮断機のない踏切）の廃止および第1種踏切道（警報機・遮断機を有する踏切）への格上げ状況。

踏切道の推移

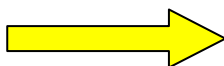
	平成21年度	平成22年度	平成23年度
第1種	151	152	153
第4種	58	57	56
計	209	209	209

(2) 踏切道の安全対策

平成23年度には常総線において1箇所の第4種踏切道を第1種踏切道に格上げしました。

今後も第4種踏切道を廃止または格上げにより事故防止に努めます。

格上げ前



格上げ後



山口4踏切（三妻駅～南石下駅）

踏切内に取り残された時など、列車運転士に異常を知らせる装置（踏切支障報知装置）を平成23年度は5箇所新設し、踏切事故の未然防止に取り組んでいます。



点滅して異常を知らせます

踏切視認性の向上

交通量の多い踏切において遮断かんにLEDの発光体を取付け踏切遮断時の安全確保を図ります。



(夜間)

(3) 輸送障害対策

近年、置き石や障害物の放置など列車の脱線・転覆のおそれがある列車妨害行為が多くなっております。列車妨害行為への対策として、監視カメラの設置や線路巡回を強化し防犯に努めると共に、沿線の小中学生に列車妨害行為の危険性や交通マナー向上について啓発活動をしております



(監視カメラは夜間も撮影可能)

台風等による大雨や強風による事故を未然に防ぐため常総線には、観測設備として2箇所風速計を、3箇所雨量計を備えております。また、竜ヶ崎線においても1箇所の雨量計を備えております。沿線市町村や防災機関などによる情報収集とあわせ気象による鉄道障害を最小限にする対策を施しています。



風速・風向計



風速・風向監視モニター

7. 安全確保のために

(1) バリアフリー化の推進 エレベーターの設置

平成22年度は戸頭駅にエレベーターを2基（上り・下りホームに各1基）新設するとともに、平成23年3月12日開業のゆめみ野駅にも1基エレベーターを備えました。



(戸頭駅)



(ゆめみ野駅)

(2) 緊急時対応訓練

当社では、様々な異常事態に適切に対応できるよう異常時を想定した訓練を実施し、不測の事態に備えています。平成23年度は、地震による列車脱線事故を想定した訓練を実施し、脱線車両の載線とお客様の避難誘導および踏切保安設備（線路・遮断機等）の応急復旧作業について訓練しました。今後もテロ対策や様々な気象による障害等への訓練を実施し異常時に備えます。



(脱線復旧訓練)



(避難誘導訓練)



(線路補修訓練)

平成23年12月16日 地震による列車脱線事故訓練を実施

(3) 保安設備の更新

竜ヶ崎線では信号機などの動作を制御する連動装置を更新し安全性の向上を図りました。



竜ヶ崎駅設置 連動装置

(4) 運転状況の把握と情報提供

通常運行に支障をきたす事象が発生した場合には、電話・社内メール等にて周知し速やかに対応できる体制を整えています。またお客様への運行情報は当社ホームページならびに駅の行先案内表示器からも提供されます。



運行情報を提供する行先表示器（水海道駅）

(5) 遠隔制御カメラによる駅構内の監視

常総線の9駅、竜ヶ崎線の2駅では、遠隔制御が可能な録画付監視カメラでホームや改札口などの常時監視を行うことで、事故やトラブル等の際、現地の状況を即座に確認できるようにしています。また改札口、券売機付近に係員が対応できるようインターホンを設置しております。



監視カメラ



監視モニター

(6) その他事故防止対策

○車 両



・ 転落防止ホロ

ホーム上から誤って車両間に転落する事故の防止のために設置 当社の全車両（両運転台車両を除く）に設置済み

平成21年10月より運用している新型車両（キハ5000形）は座席の「そで仕切り」の大型化を図り、万一の事故の際に乗客の身体の一部に衝撃力が集中しにくくなっています。

また、「スタンションポール」を新設し、立ち座りが容易になりました。

「そで仕切り」と「スタンションポール」



・ 緊急列車停止装置（EB装置）

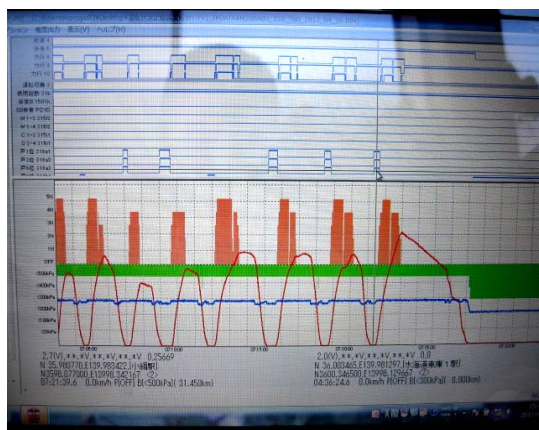
運転士が体調不良などで操作不能になった時に列車を自動停止させる装置を全車に導入しております。

・ 防護無線機のバックアップ電源

事故発生時の列車防護に使用する防護無線は列車同士の衝突を防止するために大変重要な役割を持っています。列車が事故を起こした際にこの防護無線機の電源が遮断され機能しなくなるのを防ぐため、バックアップする電源を新たに全車両に設置しました。

・ 列車運転状況記録装置

列車の運転状況を記録するための、「運転状況記録装置」を設置しました。この装置は、列車の位置及び速度、制御設備の操作状況、ブレーキやATSの作動状況等を記録するもので、常総線では平成24年3月末までに6両に設置が完了し、今後平成28年6月末までに全車両に設置する計画となっています。



運転状況のデータ

○乗務員の点呼

乗務前の点呼時において点呼執行者から指示・伝達、健康状態の確認を行うほかアルコール検知器による測定（平成23年8月から写真記録にてデータ管理）を全乗務員に実施しております。



(7) 安全対策への支出

当社では、安全関連設備投資として、平成23年度は総額1億7,000万円（鉄道事業設備投資の84%）をかけて踏切道の安全対策や軌道強化のほか、車両の更新工事など様々な安全対策を実施し、安全対策の強化・向上を図りました。

(8) 安全の確認体制

安全管理体制が適切かつ有効に運用されているかは各部門での確認のほか、安全管理室による「内部監査」を毎年継続的に実施し、あらゆる角度から安全の管理状況を確認しております。

8. お客様とともに

(1) 交通安全運動

春・秋の全国交通安全運動時には踏切道において、踏切通行者への交通安全PR活動を行いました。また、沿線の小中学校に交通安全と列車妨害行為の禁止についてのお願ひ文書を配布し児童・生徒に対する安全指導についてお願ひしました。

また、当社では、特別安全総点検（5月27日～6月2日）、夏季の安全総点検（8月1日～14日）、年末年始輸送の安全総点検（12月10日～1月10日）の安全点検運動を実施し、各種の安全に関する点検を実施するとともにお客様や沿線の方々に事故防止に関する呼びかけをいたしました。

(2) こども110番の駅

各地方自治体等において、登下校時にこどもが犯罪の被害にあう事件が多発しており、危険からこどもを守るため、「こども110番」の取り組みが行われております。このような社会状況の中で、全国の多数の鉄道事業者が、より安全・安心な地域づくりに貢献するため「こども110番の駅」を共同で全国的に取り組んでおり、当社も無人駅・委託駅を除く各駅において、子供の安全確保を図っております。



←こども110番の駅にはこのステッカーが貼ってあります。

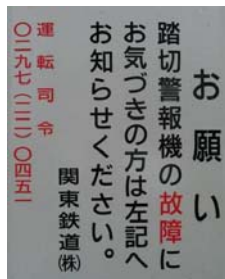
(3) 踏切でのお願い

- ① 踏切を渡るときは・・・左右を見て列車が来ないことを確認して渡って下さい。
- ② 車が踏切内に閉じ込められたときは・・・遮断かんを押すように車を前進させてください。遮断かんが上がり脱出できます。
- ③ 踏切付近で異常を発見したときは・・・支障報知装置がある踏切では支障報知装置の押しボタンを押してください。（列車が非常停止します。）



支障報知装置押しボタン

・中央の押しボタンを強く戻らなくなるまで押して下さい。



踏切に掲示されているおしらせ板

・支障報知装置の押しボタン押した場合や、支障報知装置がない踏切で異常を発見した場合は踏切に記載の電話番号にご連絡下さい。

(4) お客様のご意見をお聞かせください。



ご意見箱

当社の無人駅を除く各駅にお客様のご意見を頂く「ご意見箱」が設置されております。ご意見箱に寄せられた意見は、鉄道部内の業務連絡会議においてサービス向上に役立たせていただいております。

お電話でもご意見をお伺いしております。

TEL 029-822-3718 (関東鉄道 鉄道部)

[営業時間 平日の8:30~17:30]