

2013安全報告書



伊豆急行株式会社

目 次

1.	はじめに	1
2.	安全に関する基本方針（安全方針、安全重点施策）	2
3.	安全確保のための具体的取り組み（安全重点施策の進捗状況）	3
	（1） 本社・現業一体での問題等早期把握による事故防止	3
	（2） 事故情報の確実な伝達と対策実施による再発防止	4
	（3） 着実な教育・訓練の実施による資質の維持向上	6
	（4） 設備面の安全対策の推進	7
	（5） その他の取り組み	12
4.	安全運行を支える日々の取り組み	13
	（1） 線路の保守・管理	13
	（2） 電気施設の保守・管理	13
	（3） 車両の保守・管理	13
	（4） 列車の運行	14
5.	安全管理体制	15
	（1） 安全管理体制図	15
	（2） 安全管理の方法	16
6.	2012年度 事故・障害に関する報告	17
	（1） 運転事故	17
	（2） 輸送障害	17
	（3） 電気事故	18
	（4） 災害	18
	（5） インシデント（事故の兆候）	18
	（6） 行政指導等	18
7.	伊豆急行からのお願い	19
	（1） 妨害行為等の禁止	19
	（2） 踏切非常ボタンについて	19
	（3） 駆け込み乗車について	19
	（4） ベビーカー・車いすご利用のお客さまへ	19
	（5） 線路への立ち入りについて	19
	安全報告書へのご意見募集	20

1. はじめに

日頃は伊豆急行線をご利用いただき、誠にありがとうございます。また、当社鉄道事業の運営にご理解とご支援を賜り、重ねて御礼申し上げます。

当社では、安全の体制や方法を定めた安全管理規程を基に安全管理体制を構築し、輸送の安全性の更なる向上に向けて全社一体となって取り組んでおります。具体的には、安全管理体制の強化を図るため、「内部安全監査員」を中心とした内部安全監査の実施、本社と現業部門との双方向コミュニケーション活性化のための意見交換会の開催、輸送の安全に関する講習会・訓練の充実など、安全最優先の企業風土の醸成と定着に努めております。

特に、講習会・訓練に関しましては、先般、静岡県から「東海・東南海・南海地震を想定した被害想定（静岡県第四次地震被害想定の第一次報告）」が公表されたことを機に、本被害想定で示された地震・津波による震度分布や津波高、浸水域等の想定結果を踏まえた教育・訓練を実施しております。具体的には、お客さまを速やかに安全な場所まで避難誘導するための避難通路の確保、実車を使用した避難誘導訓練、さらには、災害対策本部における情報の伝達・収集体制の再確認など、ソフト面の対策強化を図るとともに、トンネルや橋梁、法面等の構造物に対する耐震対策についても、順次進めていくこととしております。今後は、これら施策の実効性や優先順位を検証し、防災対策を着実に進めていくことが、公共交通機関としての我々の使命であり、最大の責務であると考えております。

鉄道会社にとって「安全の確保」は全てに最優先いたします。今後も、お客さまに「安全・安心」を提供しつづける鉄道として、「安全の確保」という社会的責任を果たしてまいります。

この報告書は鉄道事業法に基づき、当社の安全管理の取り組みや実態について自ら振り返るとともに、皆さまに広くご理解いただくために公表するものでございます。皆さまからの声を輸送の安全に役立てたく、率直なご意見をいただけましたら幸いです。

2013年9月



伊豆急行株式会社

取締役社長 永瀬 巖

2. 安全に関する基本方針

当社では、安全に関する基本的な考えを「安全方針」に定め、「安全方針」に沿って輸送の安全を確保するために実施する具体的な取り組み内容を「安全重点施策」として定めています。

安全方針

「安全の確保」は、お客さまに対する鉄道事業の最大かつ最重要の責務である。その安全は、従業員一人ひとりがルールを遵守し、基準作業を確実に遂行することによって支えられている。

私たちは鉄道事業者としての誇りを持ち、本社と現業および現業間の双方向コミュニケーションをしっかりと行い、安全の障害となる問題を一体となって速やかに解決し、お客さまに対する責務を誠実に果たす。

取締役社長

安全重点施策

1. 本社・現業一体での問題等早期把握による事故防止
2. 事故情報の確実な伝達と対策実施による再発防止
3. 着実な教育・訓練の実施による資質の維持向上
4. 設備面の安全対策の推進

3. 安全確保のための具体的取り組み

－ 安全重点施策の進捗状況 －

(1) 本社・現業一体での問題等早期把握による事故防止

① 経営陣による現場巡視

社長をはじめとする経営陣が、定期的に鉄道施設および現業職場を巡視しています。また、巡視先では従業員との意見交換を通じて安全管理の実施状況を確認しています。



【経営陣による線路巡視】



【経営陣による駅区巡視】

② 安全統括管理者意見交換会

安全統括管理者は、現業第一線の従業員との意見交換会を開催し、従業員の生の声を聴くとともに、安全の重要性および日頃感じている業務上の疑問や改善策について話し合い、本社と現業部門との双方向コミュニケーションの拡充を図っています。



【運輸部門との意見交換会】



【技術部門との意見交換会】

③ ヒヤリ・ハット情報の収集および共有

各職場に設置されたヒヤリ・ハット収集箱等から収集したヒヤリ・ハット情報を、本社・現業および現業職場間で共有し、対策等を講ずるとともに同情報を事故防止会議の定例議題とすることにより、事故等の未然防止に努めています。

(2) 事故情報の確実な伝達と対策実施による再発防止

① 事故等発生時の情報伝達・召集体制

運輸指令は運行管理システムで全線の列車運行状況等を、また電力指令は電力管理システムで全線の送電状況を把握し、事故や障害等が発生した場合は、その情報を直ちに運輸指令から各列車や本社を含む関係職場に伝達する体制を整えています。また、勤務時間外においても緊急連絡網により従業員へ情報伝達・召集する体制を整えています。



【運輸指令】

② 事故防止会議の開催

運輸部門（本社・現業）および管理部門の責任者による事故防止会議を毎月開催し、当社で発生した輸送障害^{*}等の原因について分析・検証を行うことにより、再発防止策を策定し、輸送障害の再発防止、事故の未然防止に努めています。また、他社で発生した事故やインシデントを当社に置き換えて想定し、現状や対策の報告を行うことにより、類似事故等の防止に努めています。



【事故防止会議】

なお、社長が定期的に同会議に出席し、安全管理体制の確認および安全に関して直接指示できる体制を整えています。

^{*}輸送障害：運転事故以外で発生した、30分以上の列車の遅延や運休

③ 事故および災害事例の掲出

過去に当社で発生した事故や災害を風化させることなく、現在の安全に関するシステムや設備は過去の事故の教訓から成り立っていることの意識向上を図るため、事故・災害事例パネルを本社および現業事務所に掲出しています。



【事故・災害事例パネル】

④ 踏切事故防止に関する取り組み

- ◆毎年4月に伊東地区から下田地区の小学1年生を対象に、こども向けの啓発グッズおよび踏切を渡る際の注意事項が記載されたチラシを配布しています。また、9月には沿線の主な踏切において、伊東・下田両警察と合同で踏切を通行する皆さまに、啓発グッズを配布しながら踏切事故防止へのご協力をお願いする活動を行っています。なお、これら活動のほか、2012年度はJR東日本と合同で同社線内の踏切において、踏切事故防止に向けた啓発活動を行いました。



【警察との踏切事故防止活動】

- ◆踏切で事故や悪戯等が発生した場合の連絡先として、踏切管理センターを設置し、24時間対応できる体制をとっています。
 - ※ 緊急時の連絡先（踏切管理センター）は、当社線の踏切に表記されています。

- ◆春・秋の全国交通安全運動実施期間中、駅および列車内で踏切事故防止へのご協力をお願いする放送を行っています。

- ◆当社のポケット時刻表に自動車が踏切内に閉じ込められた場合の対処方法として、「非常ボタンの操作」・「遮断かんの押し出し方法」を掲載しています。

伊豆急行からのお願い
踏切事故を未然に防ぐために…

踏切および付近の線路で異常を発見した時は？
↓
「非常ボタン」を押してください！
※非常ボタンを押すと踏切付近の電車が停止します。

踏切警報機が鳴り始めた時は？
↓
電車が近くまで来ています。
「踏切には入らないで下さい！」

踏切内に車が閉じ込められた時は？
↓
あわてずに「遮断かん(踏切のバー)を車で押し出して下さい！」

線路内に物を置いたり、物を投げこまないで下さい。

みなさまのご協力をお願いいたします。
伊豆急行株式会社

【ポケット時刻表】

(3) 着実な教育・訓練の実施による資質の維持向上

① 講習会等による教育・訓練の実施

教育訓練計画に基づき、定期的に講習会等による教育・訓練を実施し、事故や障害が発生した場合でも安全・確実・迅速な対応ができるよう、技能や知識の向上を図っています。

2012年度は、異常時を想定した列車の入換訓練や緊急停止訓練および応急復旧訓練を実施しました。



【異常時の入換訓練】
(乗務員・運輸指令・駅)



【列車緊急停止（列車防護）訓練】
(保線区・電気区・協力会社)



【応急復旧訓練「マクラ木交換訓練」】
(保線区)



【応急復旧訓練「信号故障時の復旧訓練」】
(電気区)

② 防災訓練の実施

鉄道異常時の対応力向上を目的として、全社的に駿河・南海トラフを震源とする巨大地震および津波被害を想定した大規模地震防災訓練を実施しました。



【本部長へ被害状況等を報告する本部員】



【被害状況等の情報を収集する本部員】

(4) 設備面の安全対策の推進

安全関連投資として、2012年度は設備投資総額約7.9億円のうち、約7.0億円を投入し、トンネル・法面などの補強や改修工事、電路・変電設備などを更新しました。

また、近年の局地的な集中豪雨の発生状況を踏まえ、落石検知装置や落石防護フェンス、雨量計を増設し、列車運行の更なる保安度向上を図りました。

① 施設等の改良・更新



【谷津トンネル補強工事】



【富戸駅付近の法面防護工事】

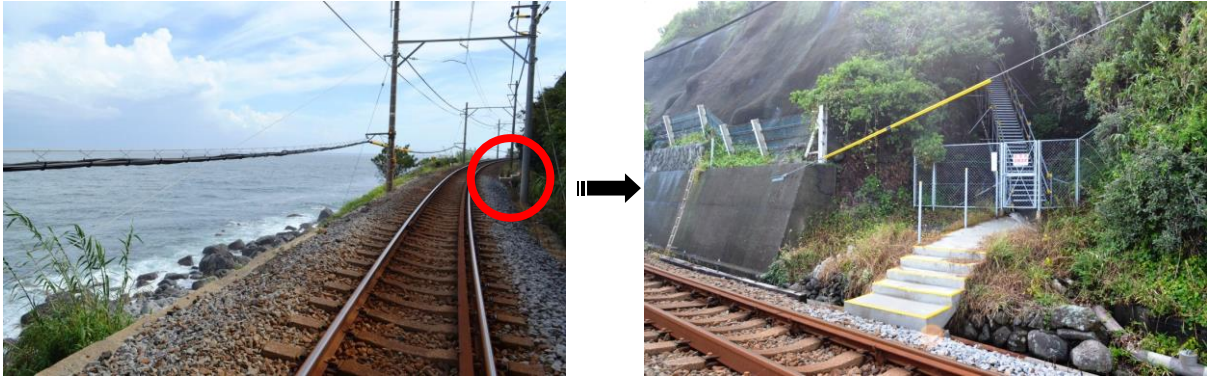


【河津変電所整流器の更新】

② 自然災害対策

◆津波対策

東海・東南海・南海トラフ巨大地震の大津波によって、浸水が想定される海拔が低い駅（片瀬白田駅・河津駅・伊豆急下田駅）付近の高台への避難ルートを検証するとともに、高台への避難が困難な海岸線で列車が緊急停止した場合のお客さまの安全を確保するため、片瀬白田駅～伊豆稲取駅間に緊急用避難通路を整備しました。このほか、全ての駅に海拔標を設置するなど、当社では津波に対する様々な対策に取り組んでいます。



【緊急用避難通路】



【河津駅の海拔標】

◆地震対策

地震計の設置：沿線4地点に自社の地震計を設置し、震度を計測しています。震度3以上を感知した場合は、列車の運転規制および線路警戒を実施します。

緊急地震速報：気象庁が配信する緊急地震速報を活用し、震度4以上の揺れが予測される場合には、運輸指令から全列車に緊急停止信号を送信し、列車の停止手配をとります。



【地震計器類】

◆降雨対策

雨量計の設置：新たに沿線3地点に雨量計を増設し、全12地点で降雨量を計測しています。降雨量が規制値を超えた場合は、列車の運転規制および線路警戒を実施します。



【雨量計】

◆強風対策

風速計の設置：沿線9地点に風速計を設置し、風速を計測しています。風速が規制値を超えた場合は、列車の運転規制を実施します。



【風速計】

地震・降雨・強風により運転規制値に達した場合は、自動配信メールで関係従業員に通知し、迅速な対応を図っています。

◆落石対策

沿線法面の落石への備えとして、落石検知装置や落石防護フェンス等を設置しています。

また、昨今の集中豪雨への対応として、新たに同装置を7箇所増設し、安全性の更なる向上を図りました。



【落石警報機】



【落石防護フェンス】

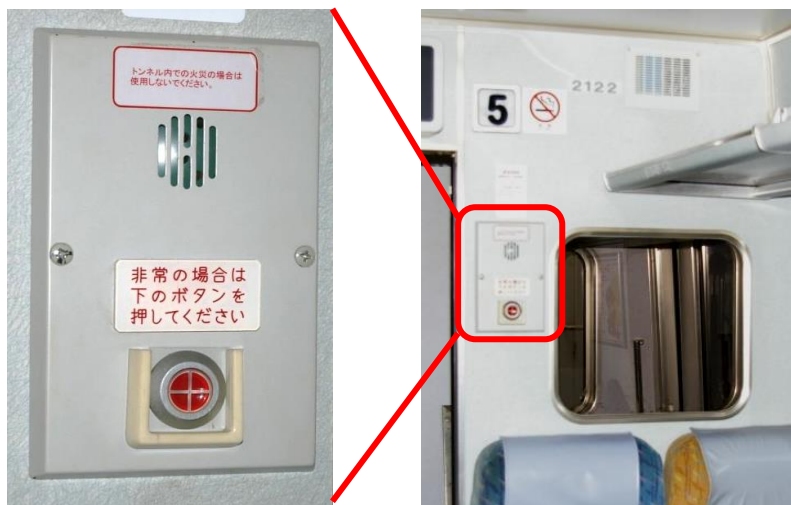
落石検知装置とは

線路周辺の法面などからの落石等を検知すると、落石警報機が点灯し、同箇所に接近してくる列車と運輸指令に異常の発生を知らせる装置。

③ 車両の安全対策

◆非常通報装置

列車内で急病人や緊急事態が発生した場合に乗務員に通報できるよう、全車両に非常通報装置を設置しています。



【非常通報装置】

◆運転士異常時列車停止装置

運転士の体調が急変した場合に列車を停止させるため、自動的に非常ブレーキを動作させる装置を2種類（デッドマン装置・EB装置）導入しています。

なお、リゾート3次車（リゾートドルフィン号）への装着が2012年度に完了し、イベントや団体専用列車として使用している100系1両を除き、全ての車両への装着が完了しました。

デッドマン装置とは

運転操作ハンドルから手が離れると自動的に非常ブレーキがかかる装置。（8000系に搭載）

EB装置とは

運転操作が1分間行われないことを検知すると警報ブザーが5秒間鳴動し、その間に運転操作またはリセット扱いが行われなかった場合に自動的に非常ブレーキがかかる装置。（2100系に搭載）

◆車両間転落防止用幌

お客さまのホームから車両間への転落を防止するため、全ての車両の間に幌を設置しています。



【車両間転落防止用幌】

④ 駅の安全対策

◆監視カメラ

防犯およびテロ対策の一環として、改札や待合室等に監視カメラを設置しています。



【監視カメラ】

◆警告ブロック

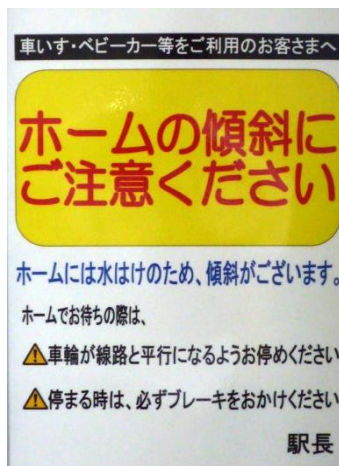
各駅のホームに警告ブロック設置し、安全性の向上を図っています。
(稲梓駅を除く)



【警告ブロック】

◆車いす・ベビーカーへの注意喚起

ホームの傾斜による、車いすやベビーカーの列車接触およびホームから線路上への転落事故を防止するため、駅に設置されているエレベーターの乗降口やエレベーター内等に注意喚起文を掲出しています。



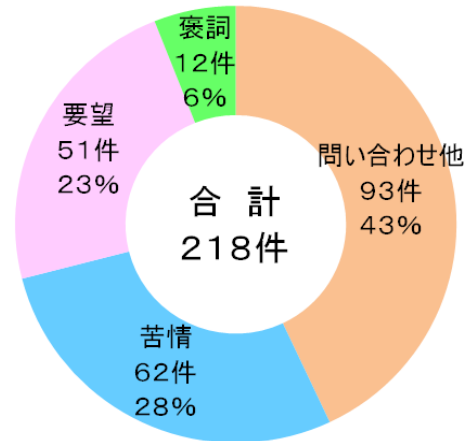
【注意喚起文】

(5) その他の取り組み

① 「お客様の声」に対する取り組み

当社では、全駅に設置されている「お客様の声ボックス」や電子メールなどを通じて、ご利用のお客様や沿線にお住まいの皆さまの「声」を収集し、お客様の視点での貴重なご意見を経営に反映させるよう積極的に取り組んでいます。

2012年度
「お客様の声」内訳



② 「こども110番の駅」に対する取り組み

登下校時を中心として、こどもたちがトラブルに巻き込まれる事件が数多く発生しています。こどもたちを犯罪から守るため、全駅に「こども110番の駅」の表示を掲げ、より一層安心してご利用いただける駅づくりに取り組んでいます。駅係員は、不審者等から逃れるなど、駅に逃げ込んできたこどもの安全を確保するため、こどもが駅に助けを求めてきた場合に保護するとともに、110番通報を行うなどの対応をとります。



【「こども110番の駅」の表示】

4. 安全運行を支える日々の取り組み

(1) 線路の保守・管理

保線係員は線路や法面などを常に安全な状態に保つため、徒歩や列車添乗による点検・確認、保守作業を計画的に行っています。また、日中の作業のほか、夜間作業においても路盤の整備や改良工事などを実施しています。



【線路測定】



【道床のつき固め】

(2) 電気施設の保守・管理

電気係員は列車をはじめとする鉄道施設へ安定した電力を供給するため、電路設備や沿線に7箇所ある変電設備の検査・点検を行っています。このほか、信号保安装置や列車無線などの検査・点検も行っています。



【電路設備の検査】



【信号設備の検査】

(3) 車両の保守・管理

車両係員は安全・快適な列車運行を維持するため、伊豆高原駅構内にある車両基地で車両機器の機能試験や各種定期検査、改良などを行っています。



【屋根上検査】



【床下機器検査】

(4) 列車の運行

乗務員は乗務前に監督者から健康状態の確認やアルコール測定を受けるとともに、乗務点呼により運転取扱いに関する指示事項や注意点、変更点などを確認し、安全の確保に努めています。また、監督者が定期的に乗務員に対する運転台添乗を実施することにより、正則作業の徹底がなされているか確認しています。



【乗務点呼】



【監督者の運転台添乗】

駅係員は、全線の転てつ器のメンテナンスを定期的に行い、列車の安全運行に努めています。



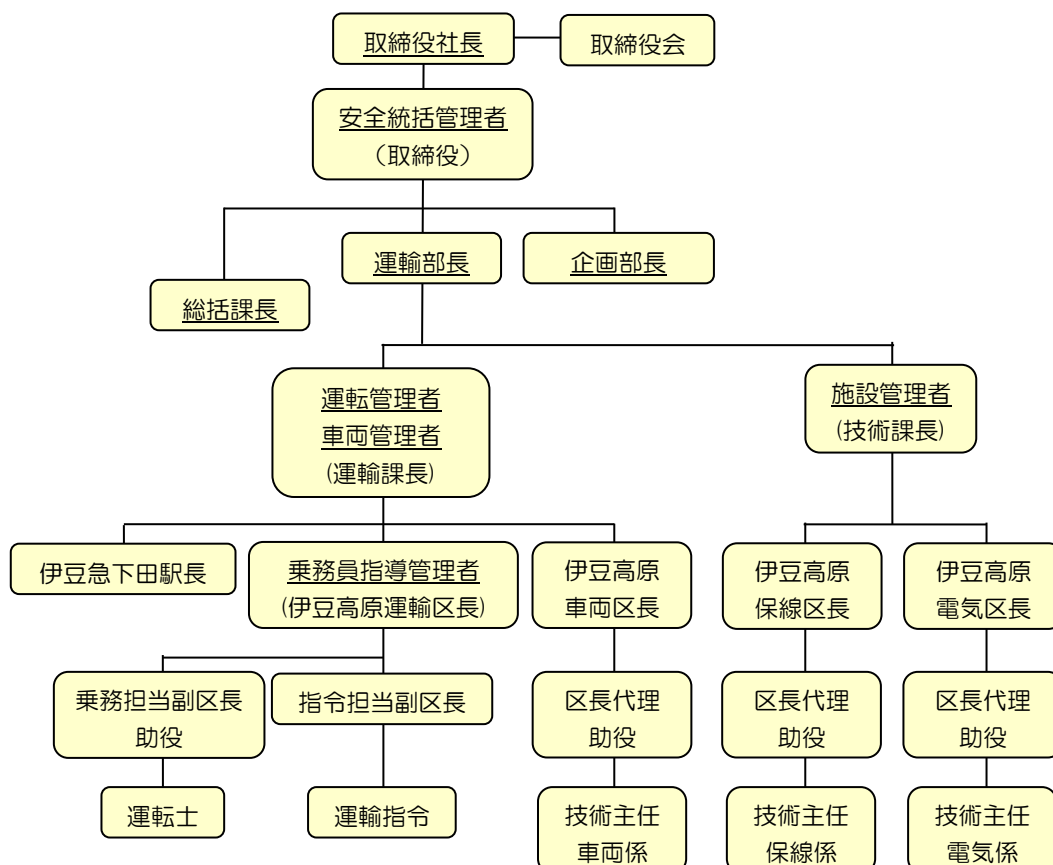
【転てつ器メンテナンス】

5. 安全管理体制

(1) 安全管理体制図

社長を頂点とする安全管理体制を構築し、各責任者の輸送の安全確保に関する責任・権限を明確にしています。

2013年9月現在



責任者	役割
取締役社長	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
運輸部長	運輸部における安全の確保に関する業務を統括する
企画部長	輸送の安全の確保に関する投資計画、予算計画、要員計画その他必要な計画に関する事項を統括する
総括課長	安全管理体制の構築・改善のための取り組みを進める
運輸管理者（運輸課長）	列車および車両の運転に関する事項を統括する
施設管理者（技術課長）	鉄道施設に関する事項を統括する
車両管理者（運輸課長）	車両に関する事項を統括する
乗務員指導管理者（伊豆高原運輸区長）	運転士の資質の保持に関する事項を管理する

(2) 安全管理の方法

① 安全管理に関する会議の開催

当社では輸送の安全を推進するため、毎月「事故防止会議」を開催し、鉄道全般にわたる安全確保に関する取り組みを審議・報告し、同会議の議事録を社内LANで全職員に開示することにより、情報の共有を図っています。

② 事故・災害時の緊急体制

事故や災害等が発生した場合は、会社規程に基づいた対策本部を設置するなど、状況に応じた体制をとり、対応にあたります。

③ 安全管理体制の見直し

内部安全監査や事故防止会議等により、安全に関する取り組み（PDCA）が機能しているか確認し、改善および見直しを行い、安全管理体制の向上に努めています。



【安全統括管理者に対する内部安全監査】

6. 2012年度 事故・障害に関する報告

「運輸関係運転優良事業者」として表彰を受けました。

2012年10月29日、「運輸関係運転優良事業者表彰式」が行われ、当社は過去2年間責任事故が皆無であった事業者として、中部運輸局長より表彰を受けました。当社は1995年9月19日から、責任事故皆無を継続しています。



【中部運輸局長から表彰を受ける永瀬社長】

(1) 運転事故

2012年度における運転事故の発生はありませんでした。

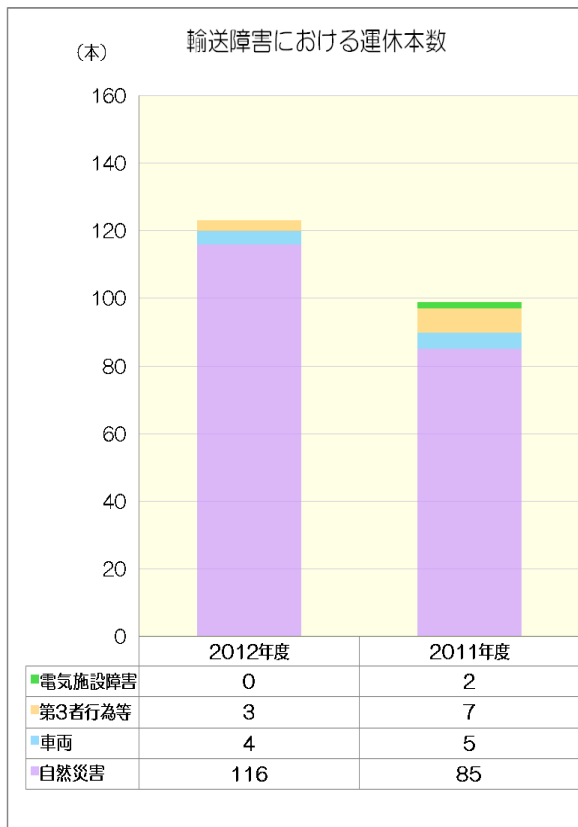
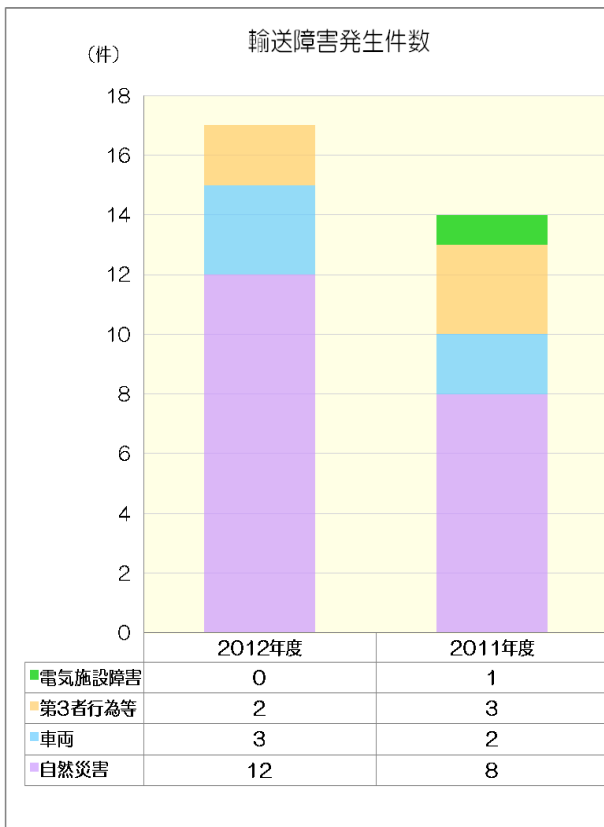
(2) 輸送障害（運転事故以外で発生した、30分以上の列車の遅延や運休）

2012年度は輸送障害が17件発生しました。

① 輸送障害の詳細

原因	発生日	事象	運休本数
自然災害	2012.04.03	倒木	7
	2012.04.11	大雨	4
	2012.04.23	大雨	28
	2012.05.03	大雨	23
	2012.06.03	大雨	6
	2012.06.19	台風4号による大雨	14
	2012.06.22	大雨	9
	2012.06.27	倒木	2
	2012.09.30	台風17号による倒木	なし
	2012.09.30	台風17号による計画運休	12
	2012.10.17	大雨	4
2012.12.30	大雨	7	
車両故障	2013.01.31	高速度遮断器動作不良	2
	2013.02.05	コンプレッサー接触器故障	1
	2013.02.19	電動発電機故障（JR車）	1
第三者行為等	2012.07.07	踏切道乗用車脱輪	3
	2012.10.14	線路内への立ち入り	なし

② 輸送障害発生件数および運休本数の比較



(3) 電気事故

2012年度における電気事故の発生はありませんでした。

(4) 災害

2012年度における災害の発生はありませんでした。

(5) インシデント（事故の兆候）

2012年度におけるインシデントの発生はありませんでした。

(6) 行政指導等

2012年度における行政指導等はありませんでした。

7. 伊豆急行からのお願い

(1) 妨害行為等の禁止

- 線路内に石や物を置くなど、列車運行に支障となることは絶対におやめください。法律により罰せられる場合があります。これらの行為は、列車の脱線など重大な事故につながるおそれがあります。これらの行為を目撃された場合は、最寄り駅・踏切管理センターまたは警察にお知らせください。

(2) 踏切非常ボタンについて

- 踏切で自動車が立ち往生するなど、線路を支障していることを急いで乗務員等に知らせたいときに使用しましょう。
- いたずらなど、非常の場合以外に使用してはいけません。安全確認のため、列車が遅れ多くの人に迷惑をかけるおそれがあります。いたずらなどで使用すると法律により罰せられる場合があります。

(3) 駆け込み乗車について

- 発車間際の駆け込み乗車は、大変危険なのでおやめください。ドアに挟まれたり転倒やホームから転落するなどの事故につながるおそれがあります。

(4) ベビーカー・車いすご利用のお客さまへ

- ホームでベビーカーや車いすを使用して列車を待つときは、ストッパーをかけ、さらに目や手を離さないようにしてください。ホームには、雨水の水はけをよくするための傾斜がついているため、ベビーカーや車いすが傾斜により動き出し、ホームから線路に転落したり、列車と接触したりするなどの事故につながるおそれがあります。
- ベビーカーや車いすを利用して列車に乗っているときは、ストッパーをかけ、さらに目や手を離さないようにしましょう。列車は事故防止のために急停止するなど、急に揺れたりすることもあり、ベビーカーや車いすが動き出したり、転倒するなどの事故につながるおそれがあります。

(5) 線路への立ち入りについて

- 線路は道路ではありません。踏切以外の場所を渡ったり、線路内に入ってはいけません。列車と接触するといった思わぬ事故につながったり、列車が遅れ多くの人にも迷惑をかけるなどのおそれがあります。

列車の安全運行に、ご協力をお願いします。

安全報告書へのご意見募集

安全報告書の内容や当社の安全への取り組みにつきましては、メール・電話および各駅に設置されている「お客さまの声ボックス」でお伺いしております。

TEL. 0557-53-1111(代表)

FAX. 0557-54-2882

営業時間 9:30～18:10(月曜日～金曜日)
祝日・年末年始および4月10日(創立記念日)は除く

URL. <http://www.izukyu.co.jp>
トップページの「お問い合わせ」をお選びください

伊豆急行 2013 安全報告書

編集発行
伊豆急行株式会社 企画部
2013年9月