

WTR

# セーフティ・レポート 2011

「究極のサービス」と「究極の安全」を。

湾岸高速鉄道株式会社

# セーフティ・レポート 2011

## 目次

1	ごあいさつ	3
2	安全に関する基本方針 (1) 安全基本方針 (2) 安全目標	4
3	事故・輸送障害等の発生状況 (1) 鉄道運転事故 (2) 輸送障害 (3) 災害 (4) インシデント	5
4	輸送の安全確認のための取り組み (1) 重点安全施策 (2) 安全確保のための取り組み (3) 安全のための投資と支出 (4) 安全運行を支える主なシステム	7
5	安全管理体制 (1) 安全管理体制 (2) 安全管理方法 (3) 安全管理体制の見直し	10
6	お客様へ (1) お客様に安全にご利用いただくために	11

## 1 ごあいさつ

平素より湾岸高速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。  
います。

湾岸高速鉄道は、2005年11月16日に誕生いたしました。開業以降、スタッフ(従業員)全員が一丸となって、安全を第一に考え、当社の路線をご利用になられるお客様に“笑顔”でご利用いただけるように努めてまいりました。

その結果として、開業以来現在まで特別大きな事故を引き起こすことなく運営してまいりました。

当社の安全目標である「事故ゼロ」を今後も継続して達成する為に、決められた手順を遵守しているか、今行っている方法に死角はないか、もっと良い方法はないかなど、私たちは日常の作業手順そのものを常に検証し、磨きをかけることによって、安全の確保を今以上に強固なものにしていきます。その上で、「究極のサービス」をお客様にご提供してまいります。

自然災害の発生後も、お客様の安全を最優先に、できる限り安定的な輸送の提供に努めてまいります。また、災害発生時におけるお客様の避難誘導、運転再開のあり方や帰宅困難者などの諸課題について、関係各所と緊密に連携して取り組んでまいります。

この「セーフティ・レポート2011」は、鉄道事業法第19条の4に基づく安全報告書として、2010年度における当社の安全に対する取り組みなどについてご紹介し、広くご理解いただく為に作成・公表いたしました。お読みいただき、皆様のご意見、ご感想をお聞かせ下さいますようお願い申し上げます。

湾岸高速鉄道株式会社  
代表取締役社長

## 2 安全に関する基本方針

当社の企業スローガンは、『「究極のサービス」と「究極の安全」を。』であります。私たちは法令遵守のもと、安全に対する以下の方針と目標をもって、お客様に“笑顔”をご提供できるよう努めてまいります。

### (1) 安全基本方針

お客様へ安全・快適なサービスをご提供できるよう、各部署と連携を取りながら、次の事項を順守します。

- ① コンプライアンスを守り、安全を最優先にお客様をおもてなしします。
- ② 安全に対し、常に当事者意識を持って行動します。
- ③ 情報を迅速かつ正確に共有し、一致協力して安全への対応能力を高めます。

### (2) 安全目標

社長以下全スタッフが一丸となり、安全管理体制の強化を行うとともに、今後も「究極の安全」をご提供できるように、ソフト・ハードの両面から安全かつ安定輸送に努めます。

### 3 事故・輸送障害等の発生状況

2010年度の鉄道事故等の発生状況は次のとおりです。

#### (1) 鉄道運転事故

鉄道運転事故はありませんでした。引き続き安全運行に努めてまいります。

※鉄道運転事故とは、国土交通省の鉄道事故等報告規則(省令)に基づく、列車衝突事故、列車脱線事故、列車火災事故、踏切障害事故、道路障害事故、鉄道人身事故、鉄道物損事故をいいます。

#### (2) 輸送障害

輸送障害は1件発生いたしました。

※輸送障害とは、省令に基づく、国土交通省への報告対象となった列車の運休または30分以上の遅れをいいます。

##### ケース1 月島駅構内におけるポイント動作不能について

日時:2010年9月25日10時30分頃

場所:月島駅

概要:千葉北都成田線 美沢発、準急 三鷹ゆきが月島駅を出発しようとしたところ出発信号機の信号が現示できず、原因を把握するまでに時間を要し、34分の遅れが発生いたしました。

原因:ポイントの一部に物が挟まり、動作不能となっていたが、機器の不具合と早急に判断し、現場確認が遅れたことによります。

対策:信号が現示されない時、駅事務室にある連動盤および現場のポイントを確認するように指導徹底しました。

#### (3) 災害（地震や暴風雨、降雪など）

自然災害が原因となった輸送障害はありませんでした。

#### (4)インシデント

インシデントはありませんでした。

※インシデントとは、省令に基づく、事故には至っていないが、運転事故が発生するおそれがあると認められる事態のことをいいます。

湾岸高速鉄道では、今後も有償事故ゼロを目指して全スタッフ一丸となって努めてまいります。

## 4 輸送の安全確認のための取り組み

### (1)重点安全施策

安全目標である「事故ゼロ」を達成する為に、次のような取り組みを実施しております。

- ① 開業以来続けているヒヤリハット等の事例研究を、オペレーションの見直しやスタッフの教育に生かし事故防止に努めております。さらに他社で起きた事故事例等も収集し、当社での発生のリスクを引き続き研究し、安全運行につなげております。
- ② 当社では、安全かつ安定輸送を確保する為に必要不可欠なシステム、保安装置の機能維持や機能更新に努めてまいります。

### (2)安全確保のための取り組み

#### ① 人材教育

前述の「安全基本方針」については、全スタッフが常に共有することを目的として各職場や運転席などの掲出し、安全意識の維持向上に努めています。

実践面においては、社内規定に基づき、全スタッフに対してさまざまな教育訓練を実施しております。

運行乗務員(車掌や運転士)へは、年に4回の定例教育を実施し、自社でのヒヤリハットや他社での事故等の事例を紹介し情報の共有化を図るとともに、実際に車両を利用して異常時対応や機器操作等の訓練を行っております。

#### ② 異常時対応訓練

列車が駅間で停車してしまった場合や脱線などを想定して各部門のスタッフが合同で行う「異常時総合訓練」を年に1回実施しております。

2010年度は11月15日に車両基地内において、救助および避難訓練を実施いたしました。

また、同日に地震発生を想定した走行訓練を実施いたしま

した。

### (3)安全のための投資と支出

当社では、開業時よりATCやホームゲート(可動式安全柵)などの保安設備を装備しており、安全確保のための新たな投資の予定はありません。今後もこれらの機能維持のための投資を継続していくとともに、運輸管理システムなど将来更新が見込まれるものについては、安全性の高い、さらに使いやすい装置となるよう研究を始めております。

外部業者に委託して各駅や列車内の警備員の巡回強化を2007年度より継続して実施いたしました。今後も継続いたします。

### (4)安全運行を支える主なシステム

「究極の安全」を達成するため、信号システムは最も保安度の高いATCを設置し、ホームには列車との接触や転落防止のためのホームドアを設置いたしております。

#### ① ATC(自動列車制御装置)

前を走る列車との間隔やカーブなどの線路状態に基づいた情報を、速度信号として地上側の装置から列車に設けた装置に送り、実際の速度と制限速度とを比較した上で、超えている場合は自動的にブレーキを作動させ、制限速度以下まで減速させるか停止させるシステムです。

#### ② ATO(自動列車運転装置)

ATCのバックアップのもと、列車の出発、走行、原則、定位置停止といった操縦制御やホームゲートとの連動制御などを自動的に行うシステムです。

#### ③ ホームゲート(可動式安全柵)

ホームゲートは、ホームからの転落事故や列車との接触事故を防止するために設けられています。運行乗務員が列車のドアを開閉すると、それと連動してホームゲートも開閉します。また、ホームゲートと列車のドアが両方とも閉まらない



と出発できません。

ホームゲートにはさまざまな安全装置が取り付けられています。お客様がホームゲートに挟まれた時でも、ホームゲートは再開閉するようになっています。また、万が一ホームゲートと列車の間に取り残されても、センサーが感知し、列車が出発できないようになっています。

## 5 安全管理体制

### (1)安全管理体制

2006年10月の鉄道事業法等の一部改正に伴い制定いたしました「安全管理規定」では、輸送の安全確保のために、社長をトップとする安全管理体制を構築し、各責任者の責務を明確にいたしております。

### (2)安全管理方法

輸送の安全確保を達成するため不断の検討および研究を継続し、さらに内部監査も実施することにより、PDCAサイクル(輸送の安全に関する方針などの策定、実行、チェック、改善のサイクル)を確実に機能させ、社長以下全スタッフがー丸となった安全管理体制の確立に努めております。

### (3)安全管理体制の見直し

安全管理体制が適切に運営されているかをチェックするため、内部監査を定期的の実施します。その監査結果をもとに、今後も安全管理体制の維持・向上を図るため、継続的に見直しを行ってまいります。

## 6 お客様へ

### (1)お客様に安全にご利用いただく為に

- ① ホームでは
  - ・駆け込み乗車は、思わぬケガのもととなります。次の列車をお待ち下さい。
  
  - ・ホームゲートに寄りかかったり、顔や手を線路側に出さないでください。
  
  - ・ホームと列車の間にはすき間があります。乗り降りの際は十分にご注意ください。
  
  - ・緊急時ただちに列車を止めなければならないときは、各駅ホームに設置されている非常停止ボタンを押して下さい。
  
- ② 車内では
  - ・運転中やむを得ず急ブレーキのかかる場合があります。皆さまの安全のため、ご乗車の際は座席にお座りになるか、お立ちの場合はお近くのつり革や手すりにおつかまりください。
  
  - ・ドアに手をついていると、ドアが開いた際に戸袋に手が引き込まれてしまうおそれがあります。ドア付近にお立ちの時はご注意ください。特に小さなお子さまをお連れの方は、十分ご注意ください。
  
  - ・各車両には、非常時の際に運行乗務員と通話のできる非常通報装置が設置されています。万一車内において急病人の発生や、その他不安全な行為等を認めたときは、何なりとお知らせください。

## 湾岸高速鉄道 セーフティ・レポート 2011

編集発行

湾岸高速鉄道株式会社 運行本部 安全対策部 安全対策課  
2011年11月発行