

真岡鐵道安全報告書

平成 27 年度



(SL重連運転)

この安全報告書は、当社における鉄道輸送の安全確保を図るために
取り組みや安全の実態をまとめたものです。
ご意見・ご感想をお寄せください。

真岡鐵道株式会社

《はじめに》

安全・安定輸送の確保は、鉄道事業者の最も基本的なサービスであり、大きな責務でもあります。これらが鉄道に対する国民の信頼の根本と成るものがあります。

しかしながら、今年になって、JR 北海道の貨物列車脱線事故等重大な事故が多発し、これまで積み上げてきた鉄道輸送の安全性に対する社会の信頼を揺るがすような状態になっている。

このことから、国においては、二度と痛ましい事故を起こさないため平成18年3月に鉄道事業法を改正し、鉄道事業者に対して、安全管理規程の作成及び届出が義務付けられたほか、輸送の安全にかかわる情報の公表が義務付けられています。

真岡鐵道も、鉄道事業法の改正によりまして平成18年10月「安全管理規程」を制定し、輸送の安全を確保するための取組を強化し、その内容をまとめ「報告書」として公表いたします。

I. 基本的な方針

1. 経営責任者からのメッセージ

鉄道事業の使命は、安全が最優先課題であります。安全という問題に「絶対」とか「特効薬」はありません。常に安全に対する一人ひとりのひたむきな取り組みと、事故ゼロへ向けて努力していくということが積み重なった結果として、安全は確保できます。この実現のために、今年度も事故防止指針として「あぶないぞ 事故は一瞬 予防は一生」をスローガンに、お客さまや従業員及び協力企業社員の死傷事故をゼロにすることを最重要課題として取り組んでまいります。

真岡鐵道株式会社 代表取締役社長 井 田 隆 一

2. 安全基本方針等

社長、役員及び役員の安全に係る行動規範は、次のとおりとする。

- (1) 一致協力して安全の確保に努める。
- (2) 輸送の安全に関する法令及び関連する規程をよく理解するとともにこれを遵守し、厳正、忠実に職務を遂行する。
- (3) 常に輸送の安全に関する状況を理解するよう努める。
- (4) 職務の実施に当り、推測に頼らず確認の励行に努め、疑義のあるときは最も安全と思われる取扱いをする。
- (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る。

(6) 情報は漏れなく迅速、正確に伝え、透明性を確保する。

(7) 常に問題意識を持ち、必要な変革に果敢に挑戦する。

3、安全目標

安全・安定輸送の確保は、鉄道事業者の大きな責務であることから、安全管理者を中心となり社員一丸となり「安全管理規程」を厳守し、「真岡鐵道は、事故は起こさない・起こさせない。」を合言葉に事故の一層に努めてまいります。

そのために、つぎの目標を掲げます。

- 最重要目標 真岡鐵道は、事故は起きない。起こさない。
- 社員目標 社員一人一人がお客様を大切に！鉄道輸送に心がけよう。
- 事故防止指針の点呼での再確認

II. 再生・整備の目標

1、経営計画の策定

今後予想される少子・高齢化時代に即応した事業を展開するため、国、県、沿線自治体の支援によって、真岡鐵道の活性化・再生に向けた取り組みを推進し、引き続き地域の重要な公共交通機関としてその機能を持続的に果たしていくため、平成 18 年度に、5 年間の「真岡鐵道再生計画」を策定し、最終年度となるため、新たに、平成 23 年度から平成 27 年度までの 5 年間の計画期間とする「真岡鐵道経営計画」を策定しました。

中間年の平成 25 年度に、計画の見直しを予定していましたが、平成 23 年 3 月の東日本大震災や福島第 1・2 原子力発電所の事故による風評被害等の影響により、普通客、定期通勤客が大幅に減少する一方、列車燃料軽油単価が値上がりするなど、著しく変化する経営環境に即した実効性のある計画とするため収支計画や施設設備等整備計画などの見直しを進め、平成 25 年度から平成 27 年度までの「真岡鐵道経営計画改訂版」を策定しました。

改訂版二年目となる平成 26 年度は、輸送人員の増加や運輸収入の確保に努めるとともに、計画的な施設・設備の維持改善に努めました。

(1) 輸送人員の目標

《単位：人》

年度 項目	平成 22 年度		平成 23 年度		平成 24 年度		平成 25 年度		平成 26 年度		
	目標人員	実施人員									
普通	263,118	244,287	257,674	221,636	258,729	240,714	250,185	236,362	253,840	226,557	
定期	通勤	60,386	60,710	63,396	45,002	63,795	49,612	47,605	52,013	47,605	56,017
	通学	742,410	728,721	730,983	723,676	728,043	733,412	723,430	740,486	723,430	710,040
	小計	802,796	789,431	794,370	768,678	791,838	783,024	771,035	792,499	771,035	766,057
計	1,065,914	1,033,718	1,052,053	990,314	1,050,567	1,023,738	1,021,220	1,028,861	1,024,875	992,614	
S L	47,327	31,472	39,672	26,994	40,124	34,195	40,000	31,087	36,666	32,616	
合計	1,113,241	1,065,190	1,091,725	1,017,308	1,090,691	1,057,933	1,061,220	1,059,948	1,061,541	1,025,230	

(2) 施設等の整備目標

ア、車両の更新

旧型車両は、レールバス型のため、輸送能力が小さく、保安装置は、旧型で即緊急停止ができず安全性上問題があり、併せて老朽化が進み経費が増加している。

このことから、車両運行の安全性機能向上と輸送能力の拡大を図り、安全・安定輸送体系を確保するため、鉄道軌道近代化設備整備事業費補助の採択を受け、平成14年度から計画的に更新を進めていましたが、平成17年度より補助事業採択には、「再生計画」の作成が条件となったことから、再生計画を策定し、車両更新を継続してきました。その結果、平成18年度で計画した9両の全てが更新完了となりました。

更新車両は、乗員定数が増加し、安全装置も優れ、高齢化社会に対応したバリアフリー化が施され、利用者から大変好評を得ています。

○ 車両の更新計画

計画年度	平成 14 年度	平成 15 年度	平成 16 年度	平成 17 年度	平成 18 年度
計画台数	2両	2両	2両	2両	1両
実施台数	2両	2両	2両	1両	2両

イ、軌道・構築物の整備

「地方中小軌道事業者の安全対策について」に基づき調査され、平成15年12月に提出されました「安全性緊急評価報告書」で改善の必要性が指摘されましたうち、短期的（3年程度）で改善すべき事項及び中長期（10年程度）で改善すべき事項の構築物関係のうち橋梁33箇所について、計画的に改修工事を実施し、完了いたしました。

○ 軌道・構築物の整備計画

計画年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度
計画改修箇所	7箇所	12箇所	14箇所
実施箇所	7箇所	5箇所	21箇所

橋梁の改修については、国庫補助金が当初予定より減額になったことから、補助対象額の範囲で実施しました。

ウ、線路設備等の整備

木まくら木の経年劣化が進んでいることから、平成20年度に創設された「総合安全対策事業」の補助を受け、「老朽化対策事業に伴う軌道評価」を実施した結果、長期的な軌間保持機能を維持するためには、PCまくら木化（5本に1本）が必要との所見を受けたことから、21年度から順次、PCまくら木化に取り組み、21年度は、1,700本、22年度、1,000本、23年度1,000本、24年度1,000本、25年度は1,500本、26年度、1,000本の交換を実施しました。木まくら木については、経年20年以上を目安に段階的に新品の木まくら木に交換を行い、26年度は、1,000本の交換を実施しました。

○ PCまくら木更新計画

計画年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度
計画更新本数(本)	1,500	1,500	1,500	1,500	2,000
実施本数(本)	1,000	1,000	1,500	1,000	

○ 木まくら木更新計画

計画年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度
計画更新本数(本)	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
実施本数(本)	1,000	1,000	1,000	1,000	

工、運転保安設備の整備

運転保安設備のうち特殊自動閉そく装置は、1閉そく区間に1列車を確保し、列車同士の衝突等事故防止に不可欠な装置であります。

この装置は、開業時から使用していることから、老朽化が進み、ポーリング不良等が頻繁に発生しています。また、メーカーは、既に部品等の製造が中止され、修繕不可能な状況となっています。

このことから、保安度向上を維持していくために、特殊自動閉そく装置の改良を早急を実施する必要があり、計画された7箇所は平成19年度に、すべて実施完了しました。

オ、ホームの嵩上げ

ホームの高さは、真岡線にある23ホームのうち、沿線自治体が設置した新駅と近代化補助事業を導入し施行した15ホーム及びJR東日本が整備した3ホーム併せて18ホームが整備済であります。残り5駅は、車両の乗降口より低く乗降者に不便と危険な想いをさせています。

このことから、鉄道利用者の利便性と安全性を図るうえからも早急な整備が必要であり、平成20年度に3駅、21年度に2駅を実施し、平成21年度にすべての駅のホームの嵩上げが完了いたしました。

カ、踏切警報機及び踏切保安装置機器更新

踏切警報機の更新及び踏切保安装置機器の更新については、国鉄当時から設置されているものが多く、経年劣化が著しく、列車運行に支障がないよう早急な整備改善を図らなければならない状況になっています。このことから、事業実施にあたっては、「安全輸送設備整備計画」との整合性を図り、国の補助制度を活用し23年度は、踏切警報機の更新3箇所、踏切保安装置機器の更新1箇所を実施し、平成24年度は踏切警報機の更新3箇所、踏切保安装置機器の更新1箇所を実施し、平成25年度は踏切保安装置機器の更新1箇所を実施しました。

○ 踏切警報機更新計画

計画年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度
更新箇所(箇所)	3	3			
実施箇所(箇所)	3	3			

○ 踏切保安装置機器更新計画

計画年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度
更新箇所(箇所)	1	1	1	1	2
実施箇所(箇所)	1	1	1		

(3) 整備内容と年度別資金計画

○ 目標年次（3年間）の整備内容及び資金計画

(単位:円)

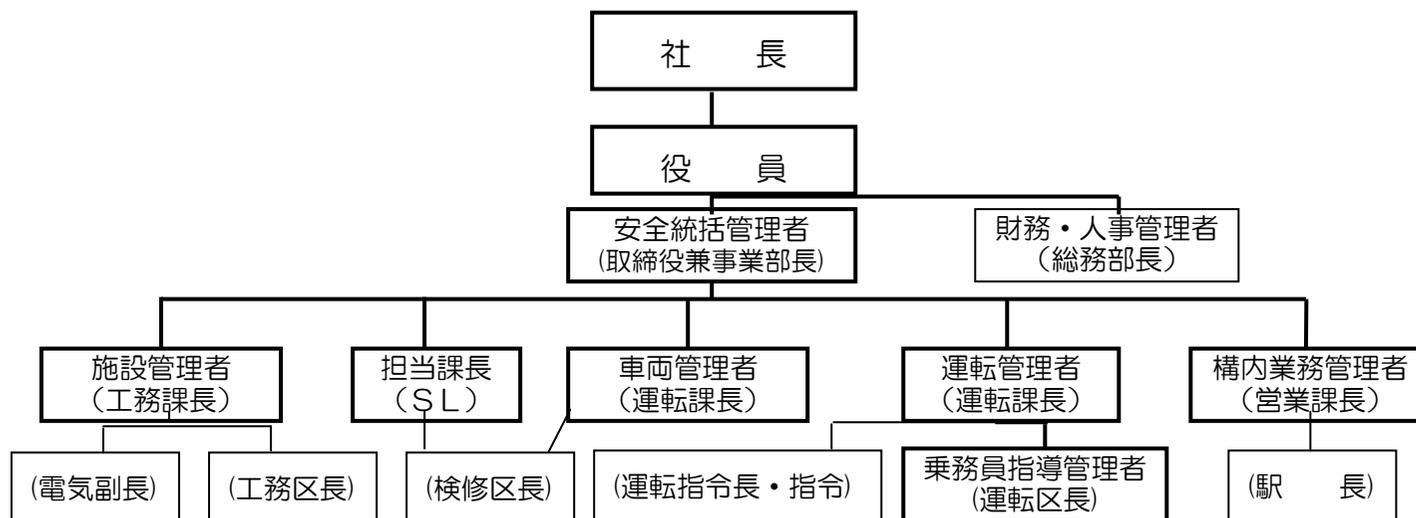
		25年度	26年度	27年度
事業名		<ul style="list-style-type: none"> ・PCマクラギ更新 ・木マクラギ更新 ・分岐マクラギ交換工事 ・橋マクラギ交換工事 ・踏切保安装置機器更新 ・通信ケーブル更新 ・車両の全般検査 ・車両の重要部検査 	<ul style="list-style-type: none"> ・PCマクラギ更新 ・木マクラギ更新 ・分岐マクラギ交換工事 ・橋マクラギ交換工事 ・踏切保安装置機器更新 ・通信ケーブル更新 ・車両の全般検査 ・車両の重要部検査 	<ul style="list-style-type: none"> ・PCマクラギ更新 ・木マクラギ更新 ・分岐マクラギ交換工事 ・橋マクラギ交換工事 ・踏切保安装置機器更新 ・車両の重要部検査
年度別事業費		113,164,000	90,653,000	65,209,000
資金計画	国	37,721,000	30,217,000	21,736,000
	県・市町	37,721,000	30,217,000	21,736,000
	会社	37,722,000	30,219,000	21,737,000

Ⅲ. 安全管理体制と方法

1. 安全管理体制

(1) 安全管理体制網

当社では、社長をトップとする安全管理組織を構築・運用しています。この中で、安全統括管理者、運転管理者、施設管理者、構内業務管理者、乗務員指導管理者等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。



(2) 社長等の責務

役 職	役 割
社 長	輸送の安全の確保に関する最終的な責任を担う。
安全統括管理者 (取締役兼事業部長)	輸送の安全の確保に関する業務を統括管理する。
運 転 管 理 者 (運 転 課 長)	安全統括管理者の指揮下、運転に関する事項を統括する。
施 設 管 理 者 (工 務 課 長)	安全統括管理者の指揮下、軌道施設に関する事項を統括する。
車 両 管 理 者 (運 転 課 長)	安全統括管理者の指揮下、車両に関する事項を統括する。
構内業務管理者 (営 業 課 長)	安全統括管理者の指揮下、構内及び駅業務等に関する事項を統括する。
乗務員指導管理者 (運 転 区 長)	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。
財務・人事管理者 (総 務 部 長)	輸送の安全の確保に必要な設備に関する事項を投資、人事、財務等を統括する。

2、安全管理方法

(1) 真岡鐵道社員向上対策委員会

専務、部長、課長等によって構成し、社員の一人ひとり日々の行動を通じて安全・安定輸送の確保と、社員の良質なサービスを提供するため、お客様からの苦情や、事故等の早期な究明及び社員の賞罰に関する事項を調査審議し、事故等の防止対策に反映させています。

(2) 異常時における連絡体制

鉄道事故や自然災害に備え、異常時における連絡体制を構築し、毎年9月1日を「防災の日」と決め、非常招集訓練を実施しております。

(3) 運転業務内部監査

事業部長を主任監査委員として、運転業務に関する管理、指導、取扱い等について定期的に監査を行い、輸送の安全と正常運行の確保をはかり、もって使命の完遂を期することを目的として実施しています。

IV. 安全輸送の実態

1、運転事故・輸送障害の状況

(1) 輸送障害の概要

平成26年度は、自然災害2件、爆発物による鉄道妨害1件、人身事故1件、概ね順調な運転でしたが、特に、大雨等自然災害の影響による列車運休が生じました。

2、安全輸送に要した費用

(1) 地域公共交通確保維持改善事業費補助で整備したもの

整備の種類	内 容	摘 要
踏切保安設備		
保安通信設備	通信ケーブル更新（真岡駅～西田井駅）4.8km	
PCマクラギ交換工事	下館～茂木駅間、1,000本交換	
木マクラギ交換工事	下館～茂木駅間、1,000本交換	
車両設備	車両の全般検査(1両) 重要部検査(1両)	
合 計	事業費 約7千399万円	

(2) 自社で、安全輸送のため整備したもの

整備の種類	工 事 名	摘 要
線路整備	軌道検測車による軌道測定業務委託	
	軌道整備工事(橋、分岐マクラギ交換、締結装置補修等)	
	除草薬散布工事	
	軌道整備工事(砕石補充、道床つき固め)	
	川島街道、第一山根踏切外5か所踏切補修工事	
車両整備	臨時修繕(トルコパンタ、冷房ドライフィルタ-取替、除湿装置取替)	
	車輪取替	
電気整備	軌道回路・転てつ機修繕費	
	踏切保安装置の保守点検業務委託	
	閉そく装置の保守点検業務委託及び修繕費	
合 計	事業費 約2千875万円	

3、安全管理訓練・教育等

運転関係従業員の適性検査、輸送安全確保運動期間の実施等を行い、「正しい運転作業の実行」の習性化を進めるため安全管理訓練・教育を下記のとおり行いました。

(1) 教育支援業務、研修及び講習会

専門分野の講師等による研修講座及び講習会において、現場指導者の知識力・指導能力・技術力の向上を図りました。

(2) 正しい運転業務の取扱い方

運転取扱いの基本動作の習性化と異常時における即応体制の確立について、次の教育指導訓練を実施いたしました。

ア、脱線復旧訓練

・期 日 平成 26 年 6 月 24 日（火）

イ、非常招集訓練

・期 日 平成 26 年 9 月 1 日（月）

ウ、ハット訓練

・期 日 平成 26 年 9 月

エ、年末年始の輸送等に関する安全総点検の実施

・期 日 平成 26 年 12 月 10 日～平成 27 年 1 月 10 日

V. 行政指導等に対する措置の状況

1、行政からの指導等

平成 26 年 12 月 26 日（金）に発生した人身事故度に対し、栃木県から今後の対策について指導があり、線路と平行している道路、線路の両側に住宅地がある箇所、カーブで見通しの悪い箇所等で乗務員からのヒヤリハット事例を参考として区間を指定したトラロープ等により進入防止対策を行った。

VI. 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。

担当 事業部長 竹 村 高

電 話 0285-84-2911

ファクス 0285-84-2913

メー ル info@moka-railway.co.jp