

安全報告書2024



愛知環状鉄道株式会社

目次

1. ごあいさつ

「安全報告書2024」の公表にあたって	1
---------------------------	---

2. 安全に関する基本的な考え方

2-1. 輸送の安全を確保するための基本的な方針	2
2-2. 安全目標	3
2-3. 運転事故防止重点実施事項	3

3. 安全管理体制

3-1. 安全管理の体制	4
3-2. 安全推進委員会等の開催	5
3-3. 安全管理のための活動	5
3-4. 内部監査の実施	7
3-5. コンプライアンスに関する体制	7
3-6. 継続的改善のサイクル	8

4. 輸送の安全の実態

4-1. 事故などの報告義務	9
4-2. 事故などの発生状況	10

5. 安全対策の実施状況

5-1. 安全のための人材育成	11
5-2. 安全のための設備	14
5-3. 安全のための支出	21
5-4. 異常時に備えた訓練	23

6. お客様との連携

6-1. お客様への情報提供	26
6-2. お客様・沿線住民の皆様との協働	27
6-3. 関係機関との協働	30

1. ごあいさつ

「安全報告書2024」の公表にあたって

いつも、愛知環状鉄道をご利用いただき、誠にありがとうございます。

当社は、旧国鉄の岡多線を引き継ぎ、昭和63年1月31日、岡崎～高蔵寺駅間45.3キロで開業した第三セクター鉄道です。これまでに、部分的複線化と車両の増備による列車の増発や編成両数の増加を行うなど、都市型かつ地域密着型鉄道として、お客様に信頼され、よりご満足いただけるよう、安全で快適・便利なサービスの提供に取り組んでまいりました。

令和5年度は、新型コロナウイルス感染症の感染法上の位置づけが「5類」に移行したことで行動制限が解除され、社会経済活動が正常化する中、輸送人員についても一定の回復が見られました。このような状況のもと、当社では安全・安定輸送の確保を最優先課題とし、お客様のニーズに応じた輸送サービスの提供、更なるご利用の促進を図るため各機関との連携の強化のほか、安全確保を前提とした上でのコストダウンの推進等、収支の改善に取り組みました。

鉄道事業者にとって、「安全」は最大の使命であり、経営の根幹です。「安全はすべてに優先する」という安全方針のもと、「安全行動規範」を社員一人ひとりが実践し、引き続き、安全・安定輸送の確保を最優先に、快適で便利な輸送サービスを提供してまいります。

この報告書は、鉄道事業法に基づき、当社の安全に関する基本的な考え方や、令和5年度の安全性向上に向けた取り組みなどをまとめたものです。輸送の安全確保をより確実なものにするために、お客様の忌憚のないご意見をいただければ幸いです。

今後とも、愛知環状鉄道に対するご愛顧とご支援を賜りますようお願い申し上げます。

令和6年9月



代表取締役社長 金田 学

2. 安全に関する基本的な考え方

2-1. 輸送の安全を確保するための基本的な方針

安全方針

安全はすべてに優先する

「安全管理規程」の中で、基本理念である「安全方針」と役員と社員がとるべき「安全行動規範」を定めています。

各職場に「安全行動規範」を掲示し、朝礼等で唱和を行っています。一人ひとりが、安全のためにとるべき行動の規範を理解し、実践することで、安全・安定輸送の確保に全力で取り組んでいます。

安全行動規範

- 一 安全は、経営の根幹であり、社会への責務である。
- 二 常にお客様の安全確保を最優先しなければならない。
- 三 規程の遵守、規律の徹底および知識・技能の向上は、安全の確保に最も大切である。
- 四 安全確保のためには、全社員が一致協力しなければならない。
- 五 確認の励行と連絡の徹底に努め、疑わしいときは、最も安全と認められる行動をとらなければならない。

2-2. 安全目標

安全目標

鉄道運転事故ゼロ

令和5年度は安全目標「鉄道運転事故ゼロ」を達成することができました。

令和6年度も同じ安全目標を掲げますが、継続して達成するために次項に示す運転事故防止重点実施事項の重点実施項目、実施事項を新たに定め、引き続き、基本動作の確実な実行、災害への適切な対応等に努め、安全・安定輸送の確保に取り組めます。

2-3. 運転事故防止重点実施事項

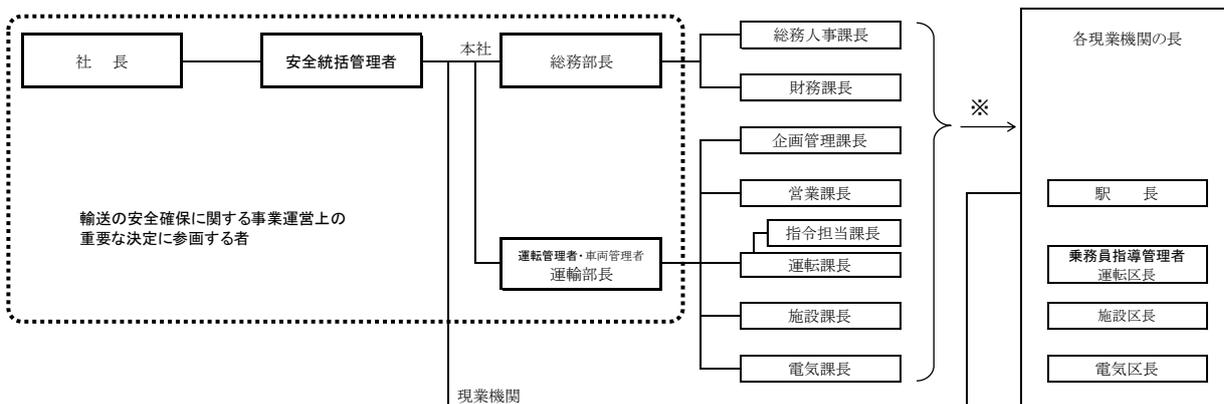
令和6年度の運転事故防止重点実施事項は以下のとおりです。安全推進委員会で重点実施項目及び実施事項を決定した後、各現業機関で実施細目を作成して、事故防止に取り組んでいます。

重点実施項目	実施事項（●は今年度強調事項）
安全・安定輸送を確保するための 確実な業務遂行	<ul style="list-style-type: none">● 基本動作の確実な実施● KY・ヒヤリハットの有効活用による事故の未然防止○ 作業手順について関係者間の連絡・伝達の確実な実施○ プラットホームでの触車事故、線路転落事故防止○ お客様の安全対策設備の整備○ 協力会社に対する適切な安全指導○ 規程・マニュアル類の継続的見直し
社員の技術力及び実行力の向上	<ul style="list-style-type: none">● 知識・技能の維持向上及び実行力向上のための実践的な訓練等の実施（新設備等に関する取り扱いの定着）○ 将来に向けての人材の育成並びに技術継承○ 新入社員・異動者に対する適切な教育・訓練の実施○ 各種研修の活用と社員への水平展開の実施○ 管理者の面談等の個人フォローによる安全意識の向上
設備の故障など、異常時に対する 備えの強化	<ul style="list-style-type: none">● 関係者間の報告・連絡体制の整備及び確認○ 運転取扱設備の確実な点検及び整備○ 応急復旧機材の確実な点検及び整備○ 異常時に対する実践的な教育・訓練の実施○ 規程・マニュアル類の継続的見直し
災害・鉄道テロ・傷害事件に対する 備えの強化	<ul style="list-style-type: none">● 災害及び事件発生時の迅速な対応と避難誘導の実施● 関係者間の確実な情報共有とお客様への適切な情報提供の実施○ 災害・鉄道テロ・傷害事件に対する効果的な教育・訓練の実施○ 災害発生に備えた要注意箇所の把握とその対策等の実施○ 異常気象に備えた観測機器の適切な運用○ 規程・マニュアル類の継続的見直し

3. 安全管理体制

3-1. 安全管理の体制

社長をトップとする安全管理体制を以下のとおり構築して運用しています。組織の中に**安全統括管理者**、**運転管理者**、**乗務員指導管理者**などを選任、それぞれの責務・権限を明確化し、輸送の安全確保を図っています。



※ 本社の部課長はそれぞれの分掌事項について現業機関の長を指揮する

令和6年4月に安全管理体制を一層万全なものとするを目的として体制を変更しています。

安全統括管理者、運転管理者、乗務員指導管理者は、鉄道事業法及び鉄道事業法施行規則により定められた用語です。

安全管理体制における各責任者の役割は以下のとおりです。

責任者	役割
社長	輸送の安全確保に関する重要事項を決定します。
安全統括管理者	輸送の安全確保に関する事業運営の方針・事業の実施と管理の体制や方法に関する業務を統括します。また、輸送の安全確保のために、必要な改善に関する意見を社長に提言します。
運転管理者	安全統括管理者の指揮のもと、列車の運行管理・乗務員の資質保持・その他の運転に関する事項を統括します。
車両管理者	安全統括管理者の指揮のもと、車両に関する事項を統括します。
総務部長	輸送の安全確保に必要な設備投資、人事および財務に関する事項を統括します。
乗務員指導管理者	運転管理者の指揮のもと、運転士の資質保持に関する事項を管理します。
施設課長	安全統括管理者の指揮のもと、鉄道土木・軌道施設に関する事項を統括します。
電気課長	安全統括管理者の指揮のもと、鉄道電力施設および鉄道信号・通信施設に関する事項を統括します。

3-2. 安全推進委員会等の開催

安全推進委員会

常勤役員及び本社の課長職以上の管理者と各現業機関の長をメンバーとする安全推進委員会を毎月開催しています。本社と現業機関の意思疎通を図るための意見交換や鉄道運転事故・労働災害の防止、過去や他社の事事故例の活用、事故の原因究明と再発防止策などを本社と現業機関が一体となって審議しています。

また、各現業機関の長からは、年度初に部署ごとに作成した運転事故防止重点実施事項の実施細目について、毎月の具体的な実施状況を報告し、現業機関が計画的に事故防止対策を図っていることを本社も確認しています。

請負会社事故防止会議

建設工事及び保守作業を請負う協力会社と一体となって工事の安全を確保するため、協力会社の工事管理者等と事故防止会議を開催しています。事故防止の指導を行うとともに積極的な意見交換を行い、安全に対する意識の高揚を図っています。



安全推進委員会

従業員代表との意見交換会

社員の声を把握し、会社運営に活かしていくため、常勤役員と従業員代表が意見交換を行う場を設け、コミュニケーションを確保し風通しの良い組織の構築に努めています。



請負会社事故防止会議

3-3. 安全管理のための活動

安全総点検の日

アルコール検査の虚偽申告等、鉄道の最大の使命である安全に関する不正を二度と発生させないため、中部運輸局長から平成24年に警告文書「運転士等の執務の厳正の確立について（警告）」が発せられた6月1日を「安全総点検の日」と定め、常にコンプライアンス及び業務に対する高い意識を保ち続けることを目的とした、社長をはじめとする常勤役員と本社の課長職以上の管理者による職場巡視、各種検査記録の点検等の取り組みを実施しています。



常勤役員による「安全総点検の日」職場巡視

年末年始輸送安全総点検

社長をはじめとする常勤役員と本社の課長職以上の管理者による安全総点検として、職場巡視と運転室での添乗確認を実施し、各現業機関の安全管理の状況を定期的に確認しています。



社長による「安全総点検」の添乗確認

ヒヤリハットに関する取り組み

現業機関に従事する社員から集めた運転取扱いに関する取扱いや労働災害などに関係するヒヤリハット情報を原因分析して事故防止に役立つ制度を導入しています。

具体的には、各現業機関から提出されたヒヤリハット情報に対し、必要に応じて原因の分析と対策を検討するための検討会を行い、その検討内容を安全推進委員会に報告するとともに、掲示等により社員に対して周知しています。

このように、ヒヤリハット情報を本社と現業機関で共有し、事故防止につなげていく体制を築いています。



提出されたヒヤリハット情報の周知

提案制度に関する取り組み

全社員を対象とした提案制度を導入しています。これまでにも社員からの提案による改善を実施しています。提案制度は今後も継続的に実施し、安全管理に役立てていきます。

できごとシートの活用

ヒヤリハットや提案では報告されにくい細かい情報を収集する独自のツールを導入しています。各職場において発生した内容は、できごとシートにより随時本社へ報告され、フォローが必要なものについては、適切な対応を実施しています。

事故防止に対する個人目標の設定

社員個々が事故防止のために自ら取り組む業務目標を設定しています。面談等を通じて、取り組み状況を管理者と確認することで、事故防止への努力が見えやすい状況をつくり、その努力を評価、フォローし、取り組みの全体的なレベルアップを図っています。

KY（危険予知）活動の取り組み

各職場の中堅社員をKYT（危険予知トレーニング）トレーナーとして養成し、それぞれの職場でKYTトレーナーが中心となり、ワンポイントKYを実施する等、事故防止意識の向上とその深度化を図っています。

業務研究成果発表会

各職場が事故防止・社員教育・サービス向上・増収などに関するテーマを決め、取り組んだ研究の成果や改善事例を発表する業務研究成果発表会を開催しています。

令和5年度も、無線通話のコミュニケーションエラーに起因する事故防止対策など、各職場はテーマに沿ってそれぞれ研究を行いました。



業務研究成果の発表風景

異常時の対応

鉄道運転事故や自然災害などに備え、異常時の取り扱いを社内規程に定めています。事故や災害が発生したときは事故対策本部・事故復旧本部を設置し、早期に運行が再開できるように体制を構築しています。

なお、南海トラフ地震に関しては、「南海トラフ地震臨時情報」に応じた対応を行うこととしています。

3-4. 内部監査の実施

令和5年度は、内部監査を以下のとおり実施しています。

運輸安全マネジメント内部監査（10月12日）



社長に対するインタビュー

令和5年度は内部監査担当者に加え、常勤監査役が社長、安全統括管理者（常務取締役）、運転管理者・車両管理者（運輸部長）、総務部長に対してインタビューを実施し、経営トップが安全管理体制に主体的に関与し、安全マネジメント体制が適切に運営されていることを確認しました。

安全監査（9月25日～29日）

本社・指令・駅・運転区・検修科・整備科・施設区・電気区で現地監査を実施し、法令、社内規程などに基づいて業務を適切に実施していることを確認しました。

3-5. コンプライアンスに関する体制

ルール違反やハラスメントを許さない企業風土を強固なものとし、健全な企業倫理に則って、一人ひとりが誠実に行動する環境を整えるため、以下を実施しています。

コンプライアンス委員会

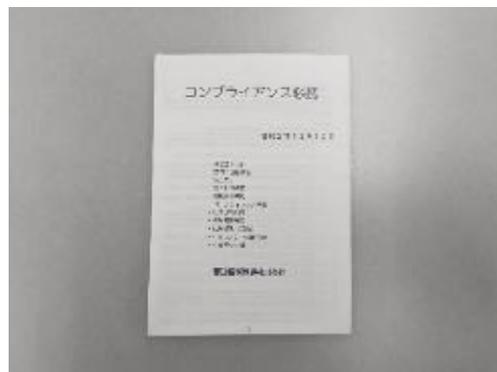
社長、常勤取締役、部長、次長をメンバーとするコンプライアンス委員会を年2回開催しています。委員会では年間計画の策定のほか、関連する事項が発生した場合の審議、対応方法の策定を行い、コンプライアンス違反の未然防止及び、コンプライアンス意識の向上に取り組んでいます。

社内通報制度

会社の組織的又は社員等（役員を含む）の個人的な法令等違反行為の早期発見と是正を図り、コンプライアンス経営を強化するため、社員等（社員、出向社員、派遣社員、パート社員、コンビニクルー及び業務委託契約先の従業員）からの社内通報制度を整えています。

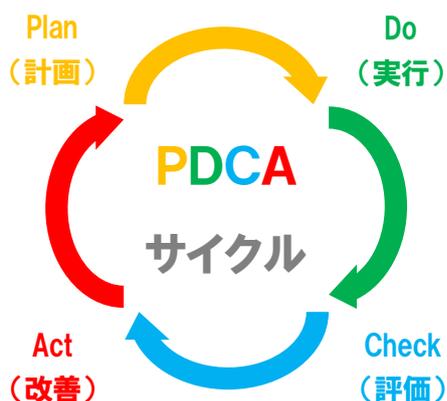
コンプライアンス必携

安全及び防災の基本方針である安全方針・安全行動規範や、コンプライアンス指針を社員一人ひとりに周知徹底するため、「コンプライアンス必携」を個人に配布し、業務中携帯することにより安全意識の向上と法令遵守の意識付けを図っています。



社員が携帯する「コンプライアンス必携」

3-6. 継続的改善のサイクル



安全管理体制は、計画、実行、評価、改善のPDCAサイクルを通してスパイラルアップしていくことが大切です。運転事故防止重点実施事項を設定し [P]、年度当初から計画的に実施していますが [D]、年度途中に内部監査結果や運転事故等の発生状況を踏まえてマネジメントレビューを行っています [C]。マネジメントレビューの結果は、必要に応じて年度内に計画変更するほか、翌年度の安全目標や運転事故防止重点実施事項に反映していきます [A]。

4. 輸送の安全の実態

4-1. 事故などの報告義務

鉄道事業者は、鉄道運転事故・インシデント・輸送障害・災害などが発生した場合は、「鉄道事業法」・「鉄道事故等報告規則」の規定に基づき、その概要、原因及び再発防止対策などを国土交通大臣へ報告することが必要です。当社に關係する事故・障害などの区分は以下のとおりです。

区分		内容
鉄道運転事故	列車衝突事故	列車が他の列車や車両と衝突し、又は接触した事故
	列車脱線事故	列車が脱線した事故
	列車火災事故	列車に火災が生じた事故
	踏切障害事故	踏切道において、列車又は車両が歩行者又は車両類とが衝撃して生じた事故（自殺によるものを除く）
	鉄道人身障害事故	列車又は車両の運転により人の死傷を生じた事故（自殺によるものを除く）
	鉄道物損事故	列車又は車両の運転により500万円以上の物損を生じた事故
インシデント	鉄道運転事故が発生するおそれがあると認められる事態	
輸送障害	列車に運休又は一定時間以上の遅延が生じた事態であって、鉄道運転事故以外のもの	
災害	暴風、豪雨、豪雪、洪水、高潮、地震、津波その他の異常な自然現象又は大規模な火事若しくは爆発その他大規模な事故により、鉄道施設又は車両に生じた被害	
電気事故	感電・電気火災・電気施設の故障などにより、死傷や設備等に被害が生じた事故	
行政指導など	業務改善命令・改善指示などを受けるような事態	
その他	鉄道事業法以外の法令を含め、社会的関心の高い問題が発生した場合	

4-2. 事故などの発生状況

令和5年度は、「鉄道運転事故」、「インシデント」の発生はありませんが、「輸送障害」が3件発生しました。概要は以下のとおりです。

なお、「災害」、「電気事故」、「行政指導」などはありませんでした。

〔輸送障害〕

項目	内容
発生日時	令和5年7月10日 16時55分
発生場所	三河上郷駅構内
原因	送電災害（落雷により損傷した電力設備と列車が衝撃）
列車影響	運休32本 遅延本数35本 最大遅延40分

項目	内容
発生日時	令和6年2月2日 20時43分
発生場所	八草駅～山口駅間
原因	列車支障（鹿と衝撃）
列車影響	運休2本 遅延本数14本 最大遅延22分

項目	内容
発生日時	令和6年3月24日 22時37分
発生場所	北野柵塚駅
原因	車両故障（ブレーキ故障）
列車影響	運休1本 遅延本数1本 最大遅延6分

5. 安全対策の実施状況

5-1. 安全のための人材育成

当社の最大の使命はお客様に安全・安定輸送を提供することであり、当社にとって、安全・安定輸送を支える強い使命感と高い規律・規範意識を持ち、組織の一員として業務を遂行するための見識と能力に優れた人材を育成することは、極めて重要な責務です。このことを踏まえ、目指す社員像を次のとおり明確にして人材育成に取り組んでいます。

目指す社員像

- ① 常に向上心を持ち、自ら創意工夫や努力を重ね、お客様から信頼される社員
- ② 安全行動規範を実践できる社員
- ③ コンプライアンス意識を持って行動できる社員
- ④ チームワークを大切にし、組織の活性化に貢献できる社員

人材育成の例

① 新入社員の育成

社会人としての心構えと安全を最優先する鉄道人としての意識付けを図るため、3週間の研修を実施しています。安全統括管理者による特別講義のほか、各専門分野については各課長などが職場配属前に必要な安全知識と技術知識を体系的に指導します。

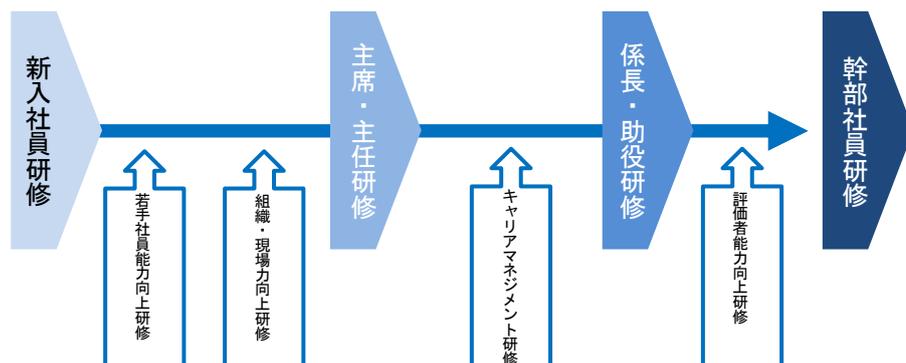
さらに、外部の専門講師によるビジネスマナーとフロントサービスの研修を実施し、実務応対を通じた社会人としての意識付けも行うほか、平成25年度からは入社時にコンプライアンス研修を導入し、法令遵守等の重要性を理解させ、自ら正しい行動を実践できる社員の育成を行っています。

また、各職場配属後も新入社員が自信をもって業務に従事し、会社へ定着するよう、各職場の先輩・上司による教育に加え、先輩社員がフォローするメンター制度により、新入社員の成長を多方面から支えています。

② 体系的な社員研修の実施

昇進者を対象に役割の認識と、部下の育成や後輩指導の方法を習得する階層別研修を実施しています。また、昇進時以外にも知識・能力、モチベーションの向上を図るため、成長度合いや経験に応じた研修を計画的に実施しています。

階層別研修体系



③ 運転士の養成

運転士は、約70名在籍しており、1日約170本、1日合計約6,000キロの列車を無事故で運転できるよう、安全・安定輸送の確保に努めています。

運転士の養成については、免許取得までに、学科講習（東海旅客鉄道株式会社（以下、JR東海）総合研修センターで実施）で安全に関する基本的事項・電車の構造・運転理論などの業務知識や運転士としての心構えを習得後、技能講習で電車の運転に必要な技術のほか、非常時や車両故障の処置など、あらゆる場面において的確に安全を最優先した行動がとれるような教育を行っています。

運転士の養成には長い期間と費用が必要であるため、将来を見据えた計画的な養成を行っています。令和5年度は新たに2名の運転士を養成しました。



動力者操縦者運転免許審査（非常の処置）



動力者操縦者運転免許審査（技能試験）

運転従事員に対する教育

運転士のみならず、運転従事員（指令員、駅係員、車掌、車両検修係員、施設係員、電気係員など）には、その適性・知識・技能を確認するため、運転適性検査・医学適性検査やそれぞれの業務に必要な知識・技能の確認を毎年実施しています。

また、安全確保に関する仕組みやルール、異常時の取扱いについての教育・訓練も、年間の時間数を定めて計画的に実施し、業務知識の向上、社員の資質の維持・向上に努めています。



乗務員の現車を用いた訓練



駅係員の信号取扱訓練

指令訓練シミュレータ

列車の運行管理を行う指令員の教育には、異常時対応能力向上と新人指令員の養成の充実を図るため、平成20年5月より指令訓練シミュレータを導入しています。

定期的に行っている訓練の時に、指令室での実施が難しい異常時の取扱い（列車の運休・順序変更・信号抑止などの処置）の訓練、新人指令員の基本作業や要注意作業の反復練習などに効果的に活用しています。



シミュレータを用いた指令員訓練

乗務員が自作した運転訓練シミュレータの活用



自作の運転訓練シミュレータを用いた訓練

老朽取替などで発生した車両部品や汎用ソフトを使用することで低コストで乗務員が自作した運転訓練シミュレータを令和2年6月から導入しています。実際に発生することが想定されるさまざまな事象のシナリオを作成し、通常の乗務の時と同じようなシチュエーションを体験できることで、より実践的で効果的な訓練の実施が可能となりました。

全乗務員に定期的に体験型の訓練を実施しているほか、新人教育やフォロー教育にも活用して、乗務員の知識・技能の維持・向上に役立てています。

その他の人材育成

技術力向上のため、外部機関を利用した人材育成も実施しています。JR東海の「通信研修」の受講をはじめ、JR東海総合研修センター・鉄道総合技術研究所・日本鉄道運転協会・日本鉄道電気技術協会や中部鉄道協会などの専門機関が開催する各種講座を社員が受講し、業務知識の向上、最新の技術・情報の取得、技術の継承などに努めています。

5-2. 安全のための設備

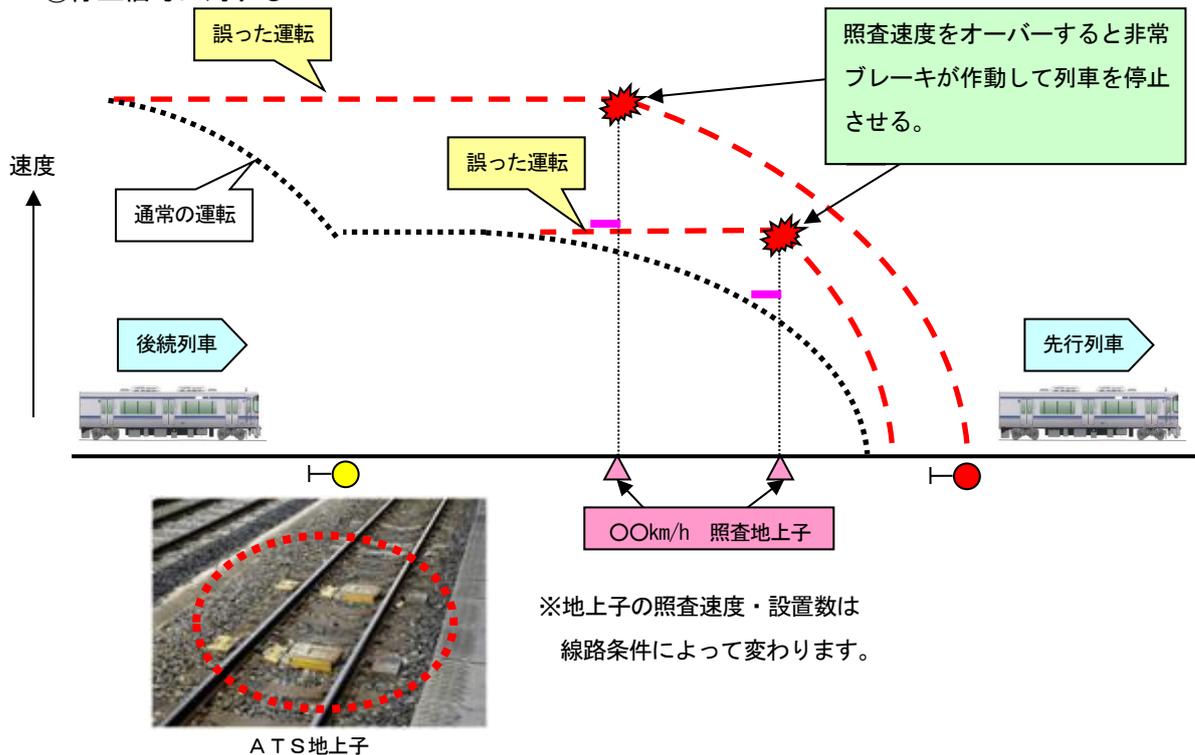
重大事故を防止するために…ATS（自動列車停止装置）

運転士の誤った運転操作により、列車が停止信号を行き過ぎたり、曲線や分岐器（ポイント）、行き止まり線で制限速度をオーバーしたりすると、列車衝突や列車脱線といった重大事故を引き起こす可能性があります。これを防止するために、自動的にブレーキをかけるバックアップ装置がATSです。

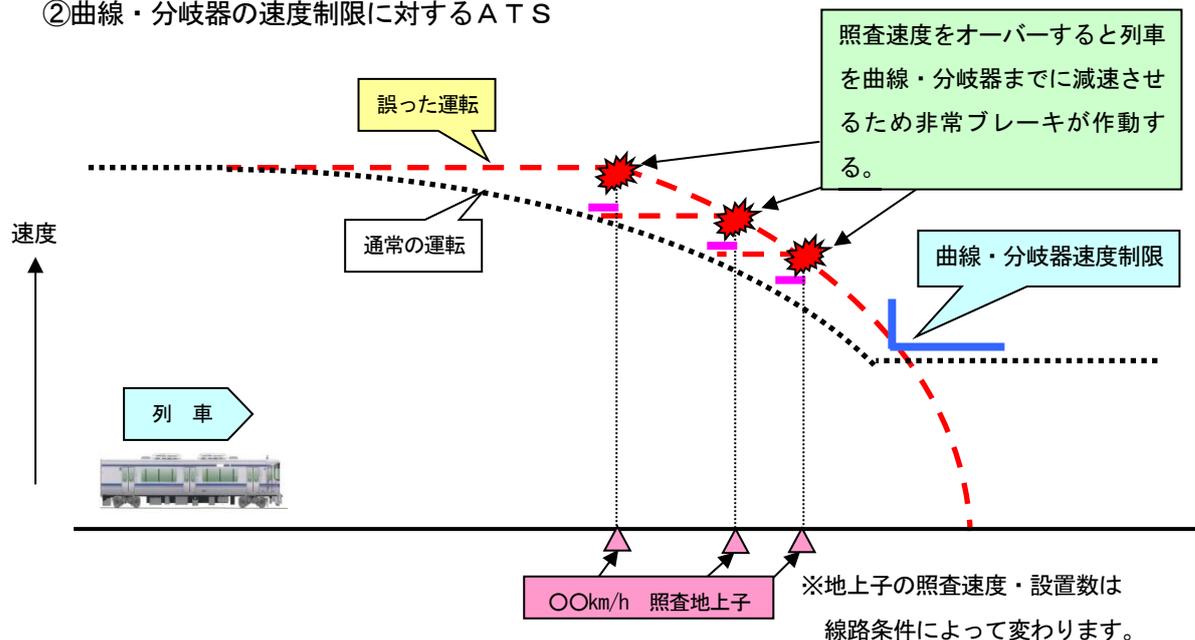
停止信号、行き止まり線、曲線や分岐器の制限速度に対応するATSのほか、一部箇所には最高速度にも対応したATSも整備し、安全性の向上を図っています。

ATS概念図

①停止信号に対するATS



②曲線・分岐器の速度制限に対するATS



CTC（列車集中制御装置）による列車の運行管理



列車の運行管理を行う指令

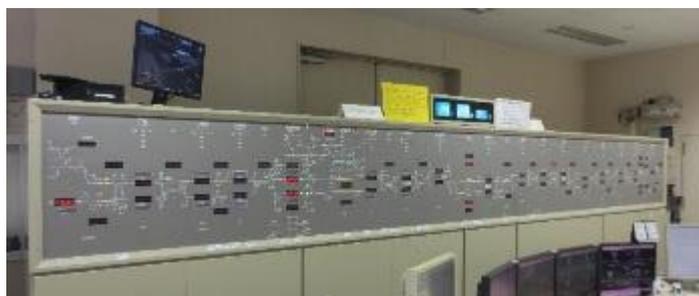
列車の運行は指令で集中管理を行っています。全線の運転状況が一目でわかる運行表示盤で列車の位置・信号や駅の分岐器の状況などを指令員が常に監視しており、ダイヤの乱れや機器の異常が発生した場合は、迅速に対応できるような体制を整えています。

なお、通常の駅の信号や分岐器の制御は、あらかじめコンピューターに入力したダイヤ情報などをもとに自動制御を行うPRC（自動進路制御装置）で行っており、指令員の取扱い誤りの防止や作業の効率化を図っています。

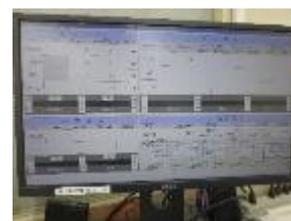
自然災害への備え

① 雨量計・風速計・地震計

台風・集中豪雨・強風といった気象災害や地震による列車への被害を最小限に抑えるため、沿線に雨量計を4箇所、風速計を3箇所、地震計を2箇所に設置し、指令で常時監視を行い、規制値を超えた場合は、列車の緊急停止や運転見合わせ、注意運転を実施し、お客様の安全を確保する体制を整えています。



規制値に達すると運行表示盤に警報を表示



各部署に設置された監視端末



雨量計



風速計



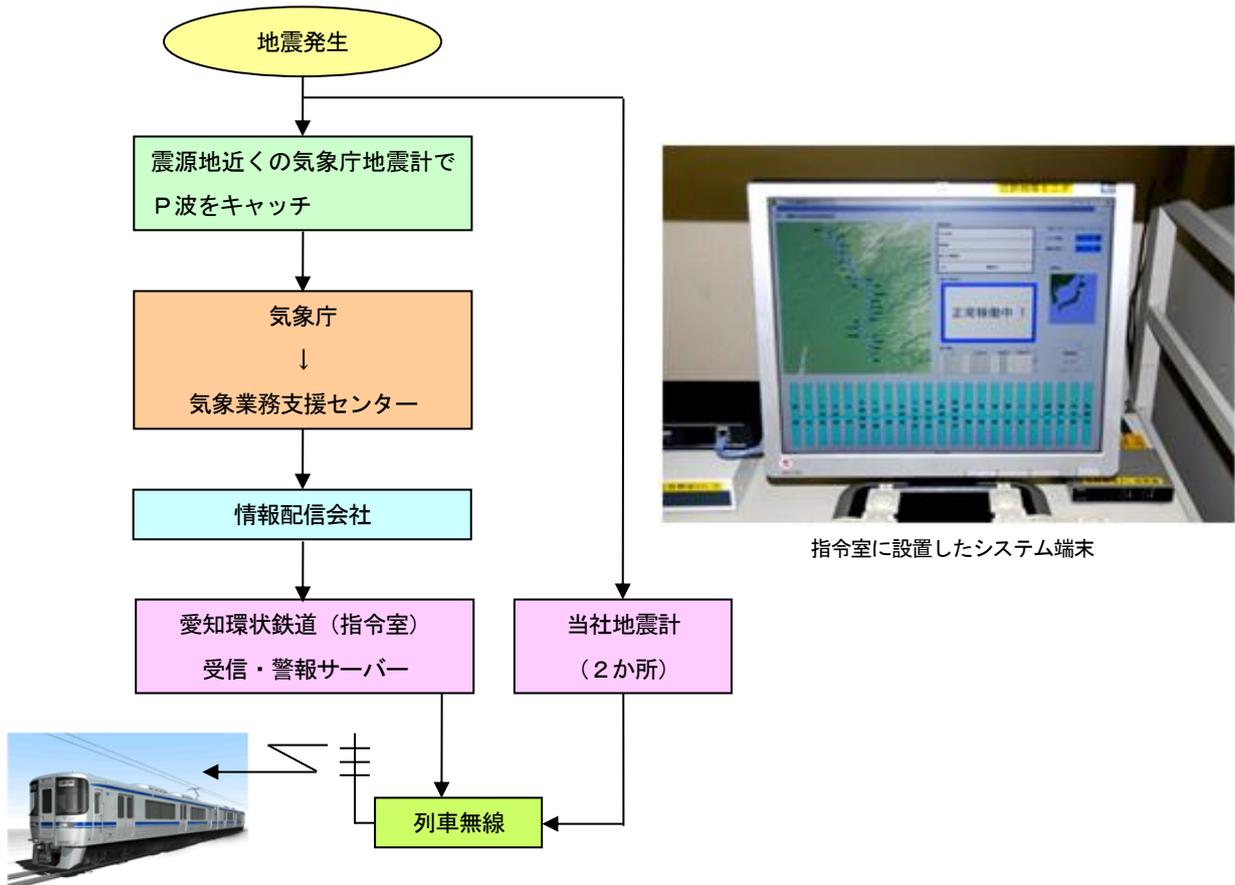
地震計

② 早期地震警報システム

大規模地震発生時の被害を最小限に抑えるため、平成20年9月より早期地震警報システムを導入しています。

このシステムは、気象庁から専用回線で配信される緊急地震速報と当社が設置している地震計情報とを併用し、大規模地震が想定された場合や実際に40ガル以上の地震が発生した場合に、列車無線で自動的に地震警報メッセージを全列車に一斉送信し、運転士が列車を緊急停止させるものです。

早期地震警報システムの概要



愛知環状鉄道からのお願い

大雨・強風による運転見合わせや地震により緊急停止となった際には、列車の運転に支障がないか安全確認のために線路点検を実施いたしますので、すぐには列車の運転が再開できない場合があります。線路点検は、お客様の安全確保のために行うものです。ご理解とご協力をお願いいたします。

ホームのお客様の安全確保

① 非常通報装置の設置

お客様がホームから転落したときなど、ただちに、列車を停止させなければならない事態が発生したときに、列車を緊急停止させるための非常通報装置を中岡崎・三河豊田・新上挙母・新豊田・八草・瀬戸市・中水野・高蔵寺の8駅に設置しています。(高蔵寺駅はJ R東海との共同使用)

ホーム屋根の柱に取り付けてある「非常停止ボタン」を押すと、ホームに進入してくる列車やホームから進出する列車に異常を知らせ、列車を緊急停止させることができます。また、これらの駅には、お客様への周知ポスターを掲出しています。

※「非常停止ボタン」は、緊急時以外は、扱わないでください。



異常を知らせる発光機



「非常停止ボタン」周知ポスター

線路に転落したお客様を発見したときなど危険を察知したら、
ためらわずに「非常停止ボタン」を押してください！

② 内方線付き点状ブロックの整備



内方線付き点状ブロック

ホーム端を警告する点状ブロックは、ホームの内外方が判別できる内方線付き点状ブロックを全駅に整備しています。

③ 列車接近放送装置

ホームで列車をお待ちのお客様の安全を確保するため、列車の接近を知らせる放送設備をすべての駅に整備しています。

また、ご利用の多い駅では整列乗車をさせていただくための白線を乗車位置近くに引いています。

④ 列車接近表示器・LED式発車標での接近表示



列車接近表示器

岡崎・中岡崎・新上挙母・愛環梅坪・中水野の各駅のホームには、列車の接近を視覚的にお知らせする列車接近表示器を設置しています。



LED式発車標での列車接近表示

三河豊田・新豊田・八草・瀬戸市の各駅のホームでは、LED式発車標で列車の接近を視覚的にお知らせします。

⑤ 車両間の転落防止用幌



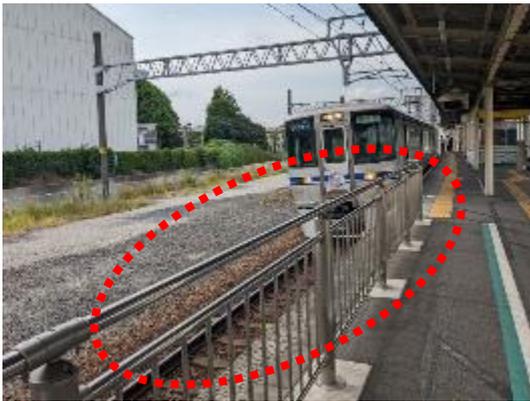
連結面部分に設置した転落防止用幌

車両の連結面の隙間からお客様が線路に転落することを防止するため、全車両に転落防止用の幌を設置しています。

愛知環状鉄道からのお願い

列車との接触事故防止のため、列車をお待ちの際には黄色い線の内側でお待ちいただくとともに、整列乗車にご協力をお願いいたします。また、ホーム下への転落事故防止のため、ホームをご通行の際には、歩きながらのスマホはおやめいただくとともに黄色い線の内側をお通りいただきますようご協力をお願いいたします。

⑥ ホーム転落防止柵



三河豊田駅のホーム転落防止柵

岡崎駅0番ホームと三河豊田駅には、ホーム上に転落防止柵を設置し、混雑時のお客様の安全確保を図っています。

⑦ 車掌の乗降確認用テレビモニター



乗降確認用テレビモニター

曲線ホームなど見通しの悪い場所でも、車掌がお客様の乗降確認を確実にできるよう、岡崎・三河豊田・新上挙母・保見・八草・山口の6駅に車掌の乗降確認用のテレビモニターを設置しています。

⑧ ホーム縁端部の塗装（CPライン）



CPライン

ホーム縁端部をオレンジ色に塗装し、色彩心理の効果により線路への転落防止を注意喚起するCPラインを岡崎・中岡崎・北岡崎・三河豊田・新上挙母・新豊田・保見・八草・山口の8駅に整備しています。

※CPはカラーサイコロジーの略

踏切事故防止設備

愛知環状鉄道は、交差する道路とはほぼ全区間で立体交差となっていますが、岡崎駅構内に1か所、踏切（南乾地踏切）があります。この踏切には、踏切内で立ち往生した自動車を自動的に検知する障害物検知装置や踏切の危険を列車に知らせるための「非常ボタン」を設置しています。また、事故の状況などを把握するため、監視カメラを設置しています。

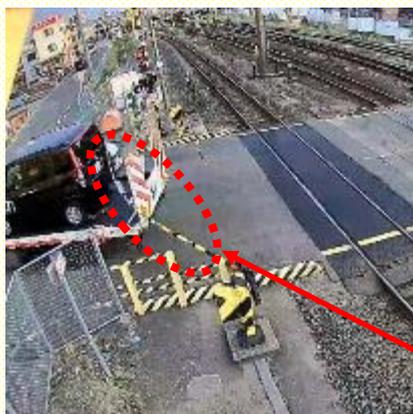


障害物検知装置



非常ボタン

愛知環状鉄道からのお願い



岡崎駅構内の南乾地踏切において、交通ルールを無視した自動車の無理な横断による遮断桿の折損事故が発生しています。無理な踏切横断は、一歩間違えば大事故につながる大変危険な行為です。

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って、踏切の先の停車スペースの有無と前方及び左右の安全を確かめてからお渡りいただきますよう、踏切事故防止にご協力をお願いいたします。

前方の渋滞状況を確認していなかったため、踏切内で停車してしまい、遮断桿を折って脱出した自動車

緊急時の列車停止装置



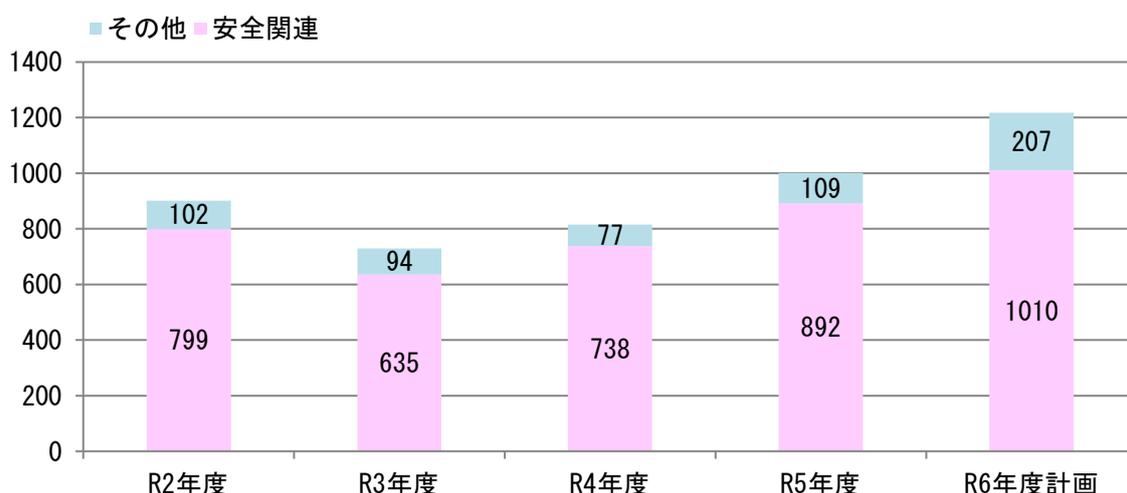
万が一、事故が発生したときは、二次的な事故の発生を防ぐため、付近を走行中の列車を緊急に停止させる必要があります。そのために、列車には、緊急列車防護スイッチ（非常ブレーキ作動・パンタグラフ降下・気笛吹鳴・防護無線発報を同時に行う）と防護無線スイッチ（周辺を走行中の列車に無線による緊急停止信号を送るスイッチ）を備え付けています。

5-3. 安全のための支出

令和5年度は、修繕で8億9,200万円、設備投資で7億3,200万円の安全に関する支出を行いました。引き続き、お客様に安心してご利用いただけるよう、安全に対する修繕・設備投資には、積極的に取り組んでまいります。

【修繕費の状況】

単位：百万円



鉄道車両と、線路や土木構造物、電気設備などの鉄道施設は、健全な状態で維持していくことが必要です。当社では、法令や社内規程で定められた周期や基準で検査を実施し、検査結果に応じた修繕を行うことで鉄道施設や車両が健全な状態であることを保ち、各設備が輸送システムとして総合的に機能を発揮できるよう努めています。

車両の保守

鉄道車両は走行距離と使用期間により、必要な検査が決められています。全般検査等の大規模な検査は業務を委託して実施しますが、列車検査（10日以内に実施）と月検査（3ヵ月以内に実施）は車両基地内で実施し、各装置の状況を確認し、消耗品を交換し、保有する40両の車両が常に安全で快適な状態で使用できるよう整備を行っています。



線路・土木構造物の保守

列車を走らせるための線路である軌道は、ミリ単位での精度が求められます。また、線路を敷設するための路盤や橋りょう、トンネルなどの土木構造物は経年によるコンクリートの劣化などに対応するため老朽化対策を行い健全な状態を保つ必要があります。1週間に一度行う列車への添乗巡回をはじめ、定められた検査を行い線路や土木構造物の変状・劣化箇所を見つけ出し修繕を行います。



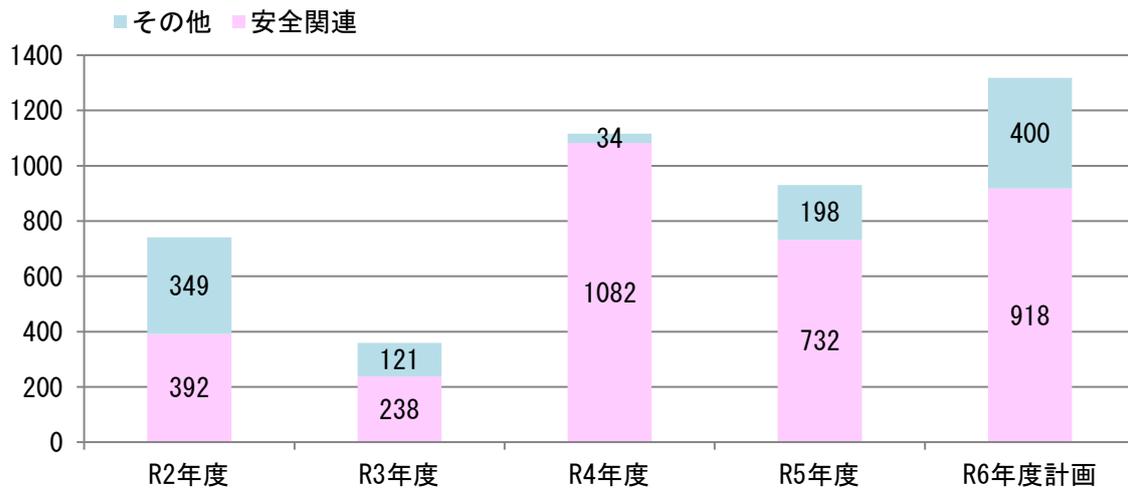
電気設備の保守

電車の走行には、動力となる電気を電力会社から特別高圧で受電し、変圧器で変成した電気をトロリ線で電車で安定して供給する必要があります。また、信号機や自動列車停止装置（ATS）などの信号保安装置や、指令室と各列車との通話を可能とする列車無線などの保安通信設備が問題なく動作することは安全確保に必要な不可欠な要素です。これらを定期的に点検し、事故防止に努めています。



【設備投資額の状況】

単位：百万円



令和5年度の主な設備投資内容

PRC（運行管理）装置の更新・車両用電子機器の更新・保守用車両取替・北野榊塚駅～三河上郷駅間ののり面改良を実施し、安全・安定輸送の確保に努めました。



PRC（運行管理）装置の更新



保守用車両の取替

令和6年度の主な設備投資計画

猿投変電所機器更新・CTC（列車集中制御）装置更新・車両用電子機器の更新など、列車の安全・安定輸送を支える設備の投資を計画しています。



猿投変電所機器更新



CTC（列車集中制御）装置更新

5-4. 異常時に備えた訓練

愛知環状鉄道は、沿線の一部が南海トラフ地震の想定震源域に含まれていることから、地震防災・事故復旧総合訓練を実施しました。また、信号故障発生時に備えた運転取扱い訓練も実施したほか、テロ対策や車内での傷害事件対応など、沿線の警察及び消防と連携した訓練も実施しました。

地震防災訓練



令和5年度は10月19日に、南海トラフ地震臨時情報（巨大地震警戒）が発表されその後大規模地震が発生したとの想定で、「地震災害警戒本部」を設置し、警戒本部要員の招集・情報収集や関係部署への情報伝達・お客様への情報伝達と案内・列車の運行中止・報道機関への対応などの訓練を実施したほか、9月1日に、全社員に対して安否確認訓練を実施しました。

列車内の負傷者の救出・救護・避難誘導訓練と事故復旧訓練

10月19日に、大規模地震が原因で列車が脱線、車内のお客様・ホームから転落したお客様が多数負傷したという想定で、警察・消防への通報、お客様の救護・避難誘導の訓練を実施しました。

その後の事故復旧訓練では脱線した車両の復旧、損傷を受けた線路・電気設備の復旧訓練を実施しました。



乗務員・駅係員による避難誘導



電車線路の修復



油圧ジャッキを使用した脱線車両の復旧



線路の修復

異常時運転取扱訓練

令和5年度は終列車後に実際に訓練列車を運転しての実践的な「異常時運転取扱訓練」を2回実施しました。

5月26日と12月1日の夜間に、出発信号機に故障が発生したとの想定で閉そく方式を変更して列車を運転する訓練と、場内信号機に故障が発生したとの想定で乗務員及び駅係員により駅へ入線させる訓練等を実施しました。



事前の机上訓練会



指令と駅の責任者との打合せ（解放扱い）



駅の責任者と運転士とでトークンの授受



駅係員による転てつ器の転換



駅係員による出発指示合図



信号故障時の乗務員による列車の駅への入線

沿線の警察及び消防等との合同訓練

【救急応急訓練 11月15日実施】

八草駅で豊田市消防本部、瀬戸市消防本部、機能別消防団（愛知工業大学生）及び愛知高速交通株式会社（リニモ）と合同で、階段で将棋倒しにより多数の負傷者が発生したとの想定で、救急対応訓練を実施しました。延べ34名が参加し、消防、リニモとの連携について確認しました。



リニモ駅係員と合同で負傷者の初期救護



消防による多数負傷者の救護

【テロ（刃物事案）対応訓練 11月21日実施】

三河上郷駅で、愛知県警察豊田警察署及び豊田市消防本部と合同で、駅ホームで凶器を持った者が他のお客様を切りつけ、多数の負傷者が発生したとの想定でテロ対応訓練を実施しました。延べ71名が参加し、凶器所持者に対する対応の確認と警察、消防との連携について確認しました。



防護盾等を使用し、凶器所持者に対応



警察と合同で負傷者の救護



消防による多数負傷者の救護



警察、消防との情報共有

6. お客様との連携

6-1. お客様への情報提供

ホームページでの列車運行状況の提供

現在の運行情報のご案内



ホームページに列車の運行状況をリアルタイムで表示しています。文章による現在の運行状況のほか、列車位置が一目でわかるような画面表示と、また列車に遅れが発生した場合、遅れている列車には遅れ時分を表示するなど分かりやすい運行状況の提供に努めています。なお、列車の運行状況は、スマートフォン等からもアクセスすることができます。

発車標での遅れ時分の案内



LED式発車標

列車に3分以上の遅れが発生した場合、三河豊田・新豊田・八草・瀬戸市ではLED式発車標で、中岡崎・北岡崎・新上挙母・瀬戸口では液晶式発車標で先発列車の遅れを表示します。

各駅への遠隔案内放送装置

列車が大幅に遅れたときなどに、駅で列車をお待ちのお客様に対して情報提供ができるよう、指令や主要駅から全駅に遠隔放送ができる設備を整えています。

6-2. お客様・沿線住民の皆様との協働

踏切事故の防止

踏切内で立ち往生してしまったらどうするか…。まず何よりも、列車に危険を知らせることが重要です。危険を察知したら、ためらわずにできるだけ早く踏切の「非常ボタン」を押して列車に危険を知らせてください。自動車が動ける場合は、遮断桿を押してそのまま進めば踏切から脱出することができます。

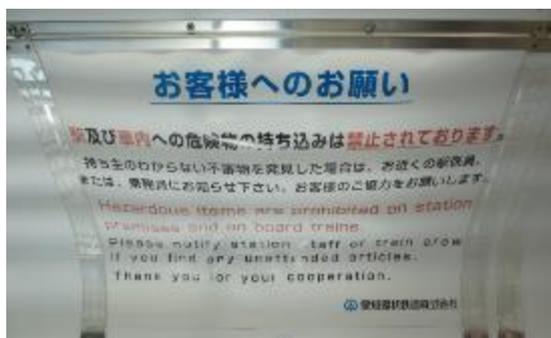
愛知環状鉄道からのお願い

警報機が鳴ってから踏切に進入するような無理な横断は、列車脱線など重大事故につながる危険な行為です。踏切を通行する際は、交通ルールを守り、無理な横断は絶対にしないよう、ご理解とご協力をお願いいたします。



危険を察知したら、ためらわずに
「非常ボタン」を押してください！

テロ行為への備え



危険物持ち込み禁止の車内ポスター

駅および列車内への危険物の持ち込みは禁止しています。ポスターの掲出のほか、駅や列車内の放送でお客様に呼びかけを行っているほか、駅係員や乗務員が随時、駅や列車内を巡回しています。

また、お客様の安全確保を図るため、主要駅の構内には防犯カメラを設置しています。



駅構内に設置した防犯カメラ

愛知環状鉄道からのお願い

持ち主のわからない不審物や不審な行動を発見されたときは、お近くの駅係員または乗務員にお知らせください。お客様のご協力をお願いいたします。

列車内で緊急事態が発生した場合には



車内に設置してある非常警報ボタン

列車内で不審物や不審な行動、犯罪行為を見かけたとき、急病人が発生したときなどは、直接乗務員にお伝えいただくか「非常警報ボタン」で直ちに乗務員にお知らせください。「非常警報ボタン」は連結部のドア付近に設置している赤いボタンで、SOSマークの表示があります。

お客様に安全・快適にご利用いただくために守っていただきたい乗車マナーとルールのお知らせ

当社では、「乗車マナー向上運動」を実施しています。お客様にお守りいただきたいマナーとルール啓発のため、駅構内・列車内にポスターを掲出しました。



駅構内の啓発ポスター



列車内の啓発ポスター

視覚障がいのあるお客様を見かけた場合には



キャンペーン周知ポスター

当社では、積極的に「声かけ」をし、誘導案内を希望されない場合も「見守り」をしています。また、全てのお客様に安心してご利用いただけるよう、全国の交通事業者等と連携した「声かけ・サポート」運動強化キャンペーンに協力し、各駅に周知ポスターを掲出しました。

愛知環状鉄道からのお願い

すべてのお客様に安全・快適にご利用いただくために、ご乗車の際には、乗車マナーとルールをお守りいただきますよう、ご協力をお願いいたします。

また、安心してご利用いただけるよう、お手伝いが必要な方がいらっしゃいましたら、思いやりのお声かけをお願いいたします。

ヘルプマーク等の掲出



優先席に掲出したステッカー

各車両の優先席にはヘルプマークとマタニティマークを掲出しています。

愛知環状鉄道からのお願い

ヘルプマークをお持ちのお客様を見かけましたら、席をお譲りいただいたり、困っているようであれば進んでお声がけいただくなど、「思いやりのある行動」をお願いします。

AED（自動体外式除細動器）の設置

駅構内で急な心臓病などにより、突然心臓が停止状態になった場合、応急処置が迅速に行えるよう、AED（自動体外式除細動器）を三河豊田駅と新豊田駅の2駅の改札口付近に設置し、社員のほか、お客様にも操作していただけるようにしています。



AED

こども110番の駅



実施駅にはステッカーを掲出

新豊田駅と瀬戸市駅では、トラブルに巻き込まれたお子様をサポートするため、日本民営鉄道協会と連携して「こども110番の駅」の取り組みを実施しています。実施駅では、目印となるステッカーを掲出し、お子様が駅に助けを求めてきたときには、お子様を保護し、代わりに110番通報を行うなどの対応をとっています。

高齢者見守り支援事業への参画

高齢者の方が安全、安心に鉄道をご利用いただけるよう沿線市が実施している高齢者見守り支援事業に参画しています。地域と連携して、高齢者の方に対する見守りや声かけ等を行う取り組みを進めていきます。



岡崎市



豊田市



瀬戸市

6-3. 関係機関との協働

愛知県・沿線自治体が主催する公共交通の利用促進協議会・会議などの構成メンバーとして、関係機関と連携し、積極的に意見交換を行っています。

愛知県・岡崎市・豊田市・瀬戸市・春日井市関係

「愛知環状鉄道連絡協議会」など

岡崎市関係

「岡崎市地域公共交通会議」など

豊田市関係

「豊田市公共交通会議」など

瀬戸市関係

「瀬戸市地域公共交通会議」など

お問い合わせ先

当社の安全に対する取り組みや安全報告書に関するお客様のご意見・ご要望は、以下の箇所でお伺いしています。

愛知環状鉄道株式会社 総務部総務人事課

電話番号 0565-33-2931

受付時間 平日 9:00~17:00

土曜・休日・年末年始(12/31~1/3)は休み

愛知環状鉄道ホームページ

<https://www.aikanrailway.co.jp>

※トップ画面右上の「お問い合わせ」をクリックして、「ご質問・ご意見・ご要望について」から、ご意見・ご要望をお寄せください。