

安全報告書 2022



東葉高速鉄道
TOYO RAPID RAILWAY

目 次

1.	安全報告書2022の発行にあたり	1
2.	安全方針	2
3.	安全管理体制と管理実施状況	3
4.	安全対策	7
5.	教育・訓練	20
6.	安全に対する投資	25
7.	安全を支える現場	26
8.	事故・障害などの発生状況	29
	最後に	30

1. 安全報告書2022の発行にあたり

平素より東葉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。

鉄道事業者にとって、輸送の安全の確保は最大の使命であります。当社ではそれを基本として、安全管理にかかわる方向性を示した安全方針の下で迅速かつ的確に行動し、安全文化の醸成を促進するとともに、安全管理規程に基づき各種対策を実施するなど、安全で安定した輸送の確保に向けてより一層取り組んでまいります。

2021年度は、設備の老朽化が進行していく中でも安全性の向上を図るため、レール交換や信号機器の更新・列車無線のデジタル化に向けた工事などを行いました。2022年度も引き続き上記の工事を行うほか、防音壁交換や駅の外壁補修の工事などを行い、さらなる安全性の向上を図ってまいります。

また、防災の取り組みとして、ハード面では、高架橋耐震補強・倒木の危険性がある樹木伐採・浸水対策工事などを行っています。ソフト面では、台風・大雨・地震などの自然災害、鉄道テロなどの異常事態に備えるための教育・訓練を行い、異常時の対応力を高めるとともに、「鉄軌道事業における新型コロナウイルス感染症対策に関するガイドライン」に基づき、新型コロナウイルス感染症対策を実施しています。

社内においては、社長を議長とした安全推進会議を開催するなど、安全に関する情報・対策をすべての社員で共有して、社員の理解がより一層深まるよう取り組んでおります。

これらの取り組みにより、1996年の開業以来、運転無事故を継続して記録しております。

今後も鉄道事業者として安全管理体制を充実させ、社員一人ひとりが常に問題意識をもち、日々の業務や訓練を通じて安全の向上に努めることで、お客さまに信頼・安心してご利用いただける、地域に密着した鉄道を目指してまいります。

この安全報告書は、鉄道事業法に基づき、2021年度における輸送の安全の確保に関する当社の取り組みなどについて、皆さまにご理解いただくために作成いたしました。

安全に関する取り組みや体制を一層充実させていくため、この安全報告書の内容について、皆さまのご意見・ご感想をお聞かせくださいますよう、お願い申し上げます。

2022年9月

東葉高速鉄道株式会社
代表取締役社長

田 中 剛



2. 安全方針

2-1 【安全方針】

鉄道の最大の使命である輸送の安全の確保に関する基本理念として、安全管理にかかわる「安全最優先」「法令の遵守」「安全管理体制の継続的な改善」を主体とした、当社の安全に対する決意と方向性を示した「安全方針」を策定しております。

安全方針

- 1 私たちは、人命を尊重し、安全確保を最優先に行動します
- 2 私たちは、規程を遵守し、厳正に職務を遂行します
- 3 私たちは、常に問題意識を持ち、安全の向上に努めます

2-2 【安全重点施策】

安全管理体制の向上のため、役員および社員は、安全方針に基づき、安全に関する課題の解決に向けて「安全防災対策の重点目標」を設定しております。

各部署においては、安全防災対策の重点目標の達成に向けてそれぞれの目標を設定し、社長を議長とした安全推進会議で四半期ごとに進捗・達成状況の確認を行い、継続的な改善を図っております。

役員および社員は、一致協力してその達成に努めています。

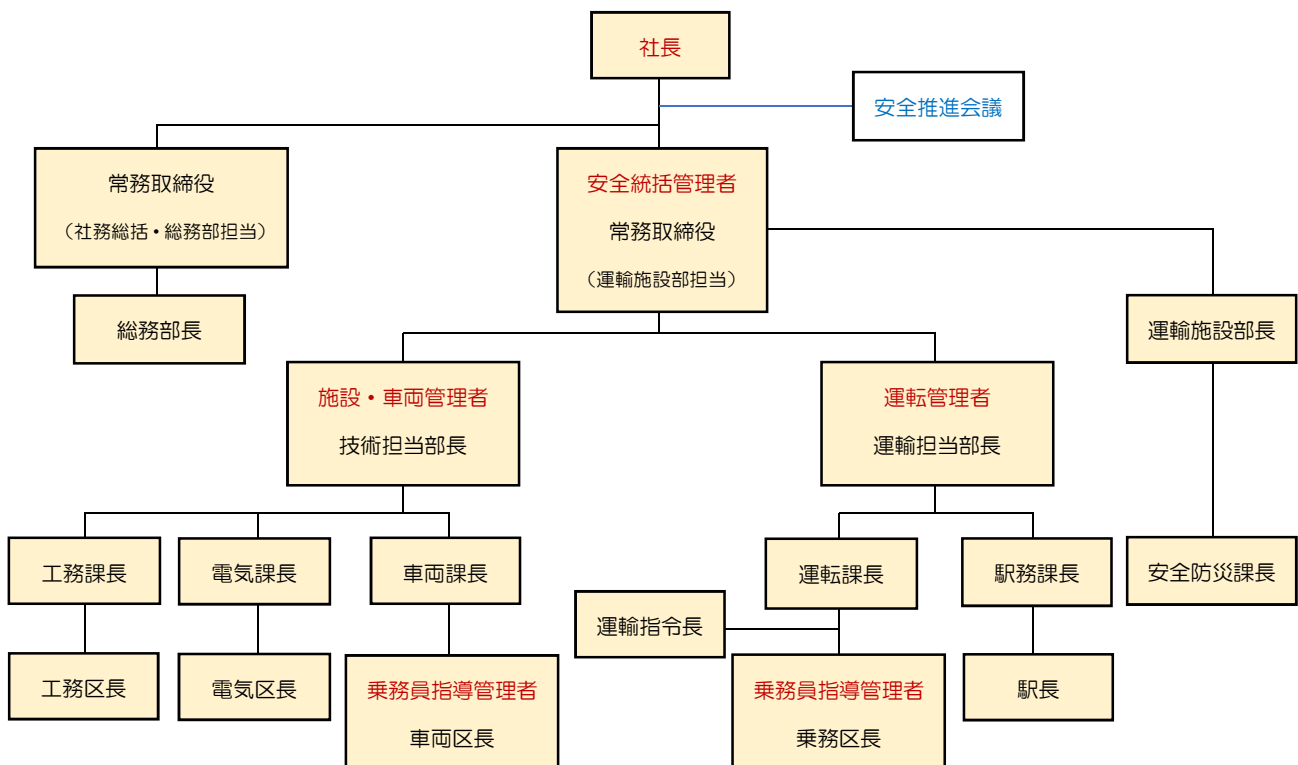
2021年度の「安全防災対策の重点目標」は、次のとおりでした。

- 1 運転無事故記録の継続
- 2 自然災害・テロ等への備え
- 3 ヒヤリ・ハット情報の収集、分析

3. 安全管理体制と管理実施状況

「鉄道事業者は、輸送の安全の確保が最も重要であることを自覚し、絶えず輸送の安全性向上に努めなければならない」という運輸安全一括法の理念の下に制定した安全管理規程に基づき、最高責任者である社長をはじめ、安全統括管理者、運転管理者、施設・車両管理者、乗務員指導管理者の各々の責任を明確にした安全管理体制を構築し、経営トップから現業まで一丸となって輸送の安全の確保に取り組んでいます。

3-1 【安全管理体制】



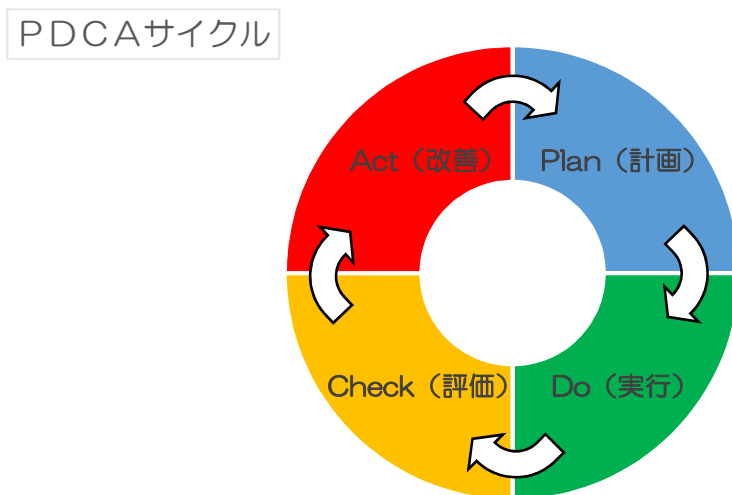
3-2 【管理者の役割】

- ①社長は、輸送の安全の確保に関する最終的な責任を負います。
- ②安全統括管理者は、輸送の安全の確保に関する業務を統括します。
- ③運転管理者は、安全統括管理者の指揮の下、列車の運行・運転関係係員の資質保持などの運転に関する業務を管理します。
- ④施設・車両管理者は、安全統括管理者の指揮の下、軌道・土木・建築・電気などの施設管理や車両に関する業務を管理します。
- ⑤乗務員指導管理者は、運転管理者の指揮の下、乗務員の資質保持に関する事項を管理します。

3-3 【安全管理】

①PDCAサイクルの浸透・強化

役員および社員は、安全防災対策の重点目標をはじめとする各種取り組みに「PDCAサイクル」(Plan・Do・Check・Act)を取り入れることによって、安全管理体制の強化を図り、継続的改善を行っていくことで、安全性の向上に努めています。



②安全管理体制の内部監査

安全管理体制が適切に機能しているか、定期的に内部監査（安全監査）を実施して、課題および問題点などを明らかにして見直すことで、継続的な改善に努めています。

2021年度は、社長・安全統括管理者などの経営管理層を含む9部門で、「安全方針の浸透・定着状況」「安全重点施策の進捗・達成状況」「事故・自然災害への対応と必要な教育訓練の状況」に関する安全監査を行い、安全管理体制が適切に維持されていることを確認しました。

また、安全監査の結果については、安全推進会議において報告を行ったうえ、優良事例を含め、役員および社員で情報を共有しました。

2022年度は、社長・安全統括管理者などの経営管理層を含む12部門を対象とした安全監査を計画しています。

③非常時の態勢

事故・災害などの非常事態の発生に備え、「事故・災害等対策規程」を策定しています。

非常事態における態勢、役割、社員の迅速かつ的確な基本行動を定め、被害を最小限に抑えるように万全を期しています。

④安全推進会議

経営トップの社長を議長として毎月開催する「安全推進会議」は、安全管理体制を円滑に推進するため、輸送の安全の確保に関する事業の実施状況や管理状況を把握するとともに、輸送障害などの報告、社内で発生した事故・災害などの原因調査と再発防止対策、ヒヤリ・ハット、他社で発生した事故などを題材に、当社としての安全対策を役員・本社・現業で議論を行い、情報共有や振り返って検証することで、輸送の安全の確保の向上に努めています。

また、必要に応じて、会議の核となるコアメンバーを招集し、迅速な状況把握と対応策の決定にも努めています。



⑤役員による職場巡視

「夏季の輸送安全総点検」「年末年始の輸送等に関する安全総点検」期間中に、社長・安全統括管理者・常務取締役・常勤監査役が各職場に赴いて、取り組み状況などを確認するとともに、社員を激励して安全意識の高揚を図っています。



⑥経営管理者と社員との意見交換会

役員および社員が、輸送の安全の確保に必要な情報を共有するとともに、横断的・縦断的なコミュニケーションを実現し、風通しがより良い職場環境を作るために行っています。

明らかになった課題などは、必要な対応を検討・実施して、改善するように努めています。



4. 安全対策

4-1 【安全運行対策】

①警察官の巡回・警乗

八千代警察署の警察官が、駅構内の巡回や、列車に乗り込んで警戒する「列車警乗警戒」を行いました。



②駅構内の巡回

主に駅係員や警備員が駅構内を定期的に巡回して、不審物・不審者警戒のため「見せる警備」を行っています。

なお、当社のごみ箱は、駅窓口から確認しやすい場所に設置しており、正面から中が見えるようにして不審物を発見しやすくしています。



③非常停止ボタン

お客さまがホームから線路に転落する、線路に障害物があるといった、列車の運行に支障が生じるおそれがある場合など、列車に対して緊急に停止するよう知らせるボタンです。

すべての駅のホームに設置しています。



④車内非常通報器

列車内で、急病人や危険行為などの異常事態が発生した際、乗務員に知らせるための車内非常通報器を、すべての車両に設置しています。

この通報器に内蔵されたマイクを通じて、乗務員との対話が可能となっており、乗務員が、どのような事態が発生したのかを詳しく把握することができます。



⑤駅員よびだしインターホン

線路内に物を落とした（列車と接触するおそれがない）場合、急に体調を崩すなどで助けを必要とする場合、またそのような状況を目撃した場合に、駅係員と連絡を取るためのインターホンです。

すべての駅のホームの、階段付近に設置しています。



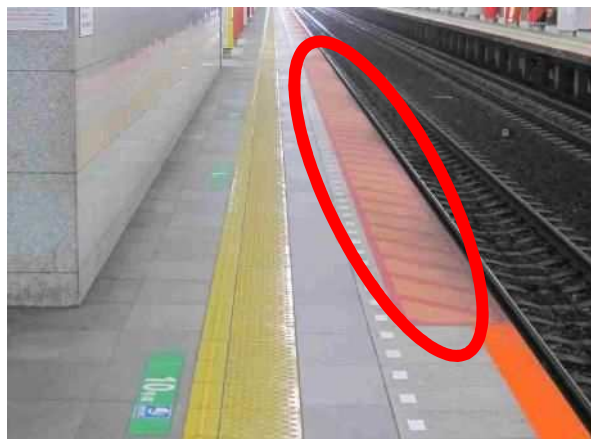
⑥CPライン・注意喚起シート

すべての駅のホームの縁に「CPライン※」を、一部の駅では、ホームの階段付近の狭い場所に、お客さまに注意を促すための「注意喚起シート」を整備して、お客さまの転落事故防止や列車との接触事故防止に努めています。

※CPラインとは、色彩心理学（Color Psychology）を活用して、危険性を視覚や心理に働きかけるものです。



(CPライン)



(注意喚起シート)

⑦内方線付き点状ブロック

目の不自由なお客さまの転落事故防止や列車との接触事故防止する目的で、点状ブロックの内側に、内方であることを知らせる線状ブロックを、すべての駅のホームに設置しています。



内方線

⑧ホーム下の退避スペース

万が一お客さまが線路に転落した場合、列車と接触を避けるための退避スペースを、すべての駅のホーム下に、ホーム全長にわたって確保しています。



⑨構内監視カメラ

すべての駅構内および車両基地構内に、状況確認やセキュリティ向上を目的とした「構内監視カメラ」を設置しています。

社員が、必要に応じて画像を確認することで、安全確保に努めています。



⑩車掌用モニター（CCTV）

車掌が、列車のドアを閉め、ホーム上の安全を確認するためのモニターです。

ホームやお客さまの乗降の状況をより鮮明に確認するために、高解像度化したモニターを、すべての駅に設置しています。



⑪さすまたの設置

鉄道施設内での事件発生などの緊急時に備えて、すべての駅に配備しています。



⑫警備会社への通報システム

駅において非常事態が発生し、警備会社の支援が必要となった場合には、専用のボタンを押すだけで警備会社に通報するシステムを備えています。

⑬お客さまへの情報提供

改札口やホームに設置している旅客案内装置は、列車の種別・行先・出発時刻や運行情報・沿線のイベント情報などを提供するだけでなく、安全運行のためのお願い、テロ・不審者・不審物に対する警戒にも活用しています。



⑭新型コロナウイルス感染症対策

新型コロナウイルス感染症対策については、「鉄軌道事業における新型コロナウイルス感染症対策に関するガイドライン」に基づき、係員はマスクを着用して、駅窓口には飛沫感染防止用のビニールカーテンやお客さま向けアルコール消毒液を設置しています。

車両内は、お客さまが触れる部分に定期的な抗菌剤の塗布を行うことで抗菌状態を維持しているほか、窓開け（目安を示しています）や空調設備による換気を行い、駅構内は、お客さまが触れる部分に定期的な消毒を行っています。

また、集団感染のリスク低減を目的として、仮眠室や乗務区の自動水栓化を行いました。

そのほか、社長を本部長とする「新型コロナウイルス感染症対策本部」を設置し、お客さまや社員の感染防止対策について迅速に協議し、決定・実行しています。

最新の情報は、当社ホームページの「お知らせ」からご覧いただけます。



（駅窓口にてビニールカーテンを設置）



（駅窓口付近にアルコール消毒液を設置）



（車内換気窓開けの目安）



（自動券売機タッチパネルの消毒）

4-2 【災害対策】

①火災対策設備

国土交通省が定める「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」に基づき、非常用発電設備、自動火災報知設備、消火ポンプ・スプリンクラーポンプ設備、排煙設備、誘導灯設備、非常灯設備、非常放送設備などの火災対策設備を設置しています。

駅事務室内に設置している防災監視盤で、火災などの異常を即座に感知し、迅速かつ的確に対応する体制を整えています。



②耐震補強

高い確率での発生が予想される首都直下地震に備え、高架橋柱の耐震補強を進めています。



③早期地震警報システム

緊急地震速報において震度4以上の揺れが予想され、運転規制を行う必要があると判定した場合は、自動的に、列車無線を通じて全列車に停止を指示する「早期地震警報システム」を導入しています。

このシステムにより、早期に列車を停止させることで、被害を最小限に抑えることができます。



④地震発生時の対応

地震の震度（揺れ）・ガル（振動加速度）を常時計測しています。

震度4以上または40ガル以上を計測した場合に全列車を停止させて、緊急点検を実施します。

列車が駅間に停止した場合で、線路に支障がない場合は、最寄りの駅へ移動させて、長時間の駅間停止を防止します。



⑤強風・暴風対策

八千代中央駅～村上駅間の新川にかかる橋りょうに、風速計を設置しています。

最大瞬間風速が毎秒20m以上になった場合は、速度を抑えて運転します。さらに毎秒30mを超えた場合、もしくは超えるおそれのある場合は、列車の運転を見合わせます。

運転規制の基準値を上回ることが事前に予測される場合は、計画運休を実施します。

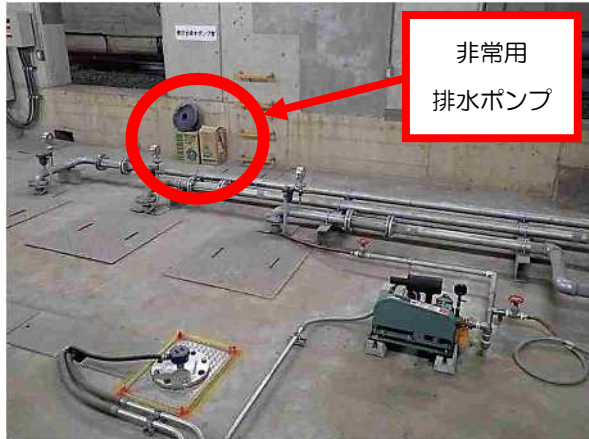
また、竜巻注意情報が千葉県北西部に発表された場合にも、速度を抑えて運転します。



⑥浸水対策

地下にたまった水が一定の量を超えた時には、排水設備を使用して処理するほか、台風や大雨などで地下駅に浸水することが予想される場合は、地上出入口に止水板を設置して、浸水の防止に努めます（駅係員は、止水板設置のための訓練を行っています）。

万が一、排水処理が追いつかない時や、冠水した線路の水を処理する時のため、非常用排水ポンプを備えています。



（排水設備）



（止水板）

⑦帰宅困難者対策

大規模地震などの災害によって列車の運行ができなくなり、駅に足止めされてしまったお客さまのため、すべての駅に、飲料水と体温を保つためのサバイバルシートを備えています。

駅係員や乗務員は、広域避難場所を常に把握しており、駅係員は誘導訓練を行っています。

また、各自治体が主催する帰宅困難者対策推進協議会への出席、MCA無線（災害時の緊急連絡を各自治体と行うために使用する、通信手段のひとつ）を使用した情報伝達訓練などにより、自治体や関係機関とともに帰宅困難者の対策を講じています。

⑧搬送トク

車両故障や事故・災害などの影響で、列車が駅間に停止した場合、線路を歩いて避難することが困難なお客さまを運ぶため、すべての駅に配備しています。



◎緊急時支援ワッペン

社員が東葉高速線を利用中、事故や災害などに遭遇した場合、社員であることを明らかにして支援活動を行うため、社員に配付しています。



4-3 【事故防止・設備更新】

①ヒヤリ・ハット

1件の大きな事故・災害の裏には、29件の軽微な事故・災害、そして300件のヒヤリ・ハットがあるとされる、ハインリッヒの法則というものがあります。

ヒヤリ・ハットの段階で対処することで、事故・災害につながることを防止できるため、ヒヤリ・ハットや気づいたことを安全推進会議などで報告して、役員および社員で情報を共有するとともに対策を講じることで、事故・災害の芽を摘み取るように努めています。

改善事例

「変電所裏口の踊り場は地上から90cmの高さにあるが、手すりがない。夜間に入入りした時、常夜灯が点灯していても足元は暗いため、踏み外したらと思うとヒヤッとした。」という報告を受けて、その踊り場に手すりを取り付けるとともに、踊り場や階段の境目に反射テープを貼ることで、転落防止の対策を講じました。



(処置前)



(処置後)

なお、社員から報告されたヒヤリ・ハットや気づいたことの中から、事故・災害の防止に寄与したものに対して、表彰を行っています。

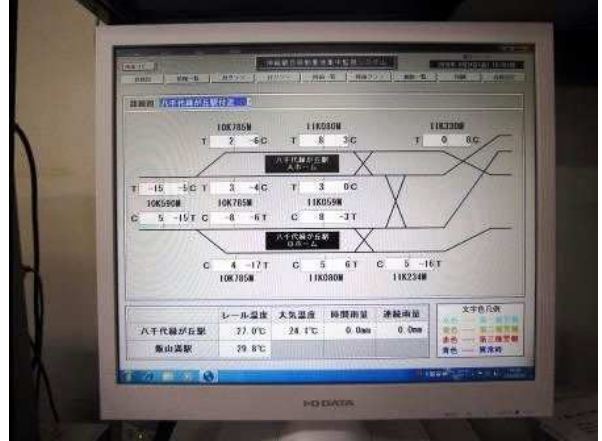
②レールの伸縮

振動・騒音の軽減に配慮したロングレール（最大長は、八千代緑が丘駅～東葉勝田台駅間の4800m）を採用しています。また、「伸縮継目」を使用することで、レールの継ぎ目をなくしています。

レールは気温によって伸縮するため、「伸縮継目」の状態を監視する「軌道伸縮継目移動量監視システム」を導入し、常時監視して安全運行に努めています。



(伸縮継目)



(軌道伸縮継目移動量監視システム)

③レールの交換

列車の走行により、摩耗や傷が進行したレールを交換して、輸送の安全の確保に努めています。

2021年度は、船橋日大前駅～東葉勝田台駅間の一部区間で、ロングレールの交換工事を行いました。



④レール散水設備

気温の上昇により、レールが伸びて変形し張り出すことを防止するため、散水する設備を備えています。



⑤緊急情報ネットワークシステム（Em-Net）

Em-Netを導入して、総理大臣官邸が発信する外国からのミサイル発射・通過などの緊急情報を即座に入手することで、お客さまの安全を確保するため、迅速かつ的確な対応ができるように努めています。

⑥非常用電源

通常の電源が停止した場合でも、駅の照明点灯や発煙時の排煙などが行えるように、非常時に電力を供給する発電機を設置して、災害時の被害を最小限に抑えるように備えています。



⑦信号機器の更新

自動列車制御装置の電子部品の経年を踏まえ、2025年3月運用開始を目標に、列車制御システムを地上信号方式（WS-ATC）から車内信号方式（CS-ATC）に更新します。

保安度が向上するとともに、地上設備が少なくなり、メンテナンスなどの省力化が図れます。



⑧各種運動・キャンペーンへの参加

安全総点検・交通安全運動・プラットホーム事故0運動など、安全に関する様々な運動やキャンペーンに参加しています。



⑨安全総点検

夏季と年末年始に実施する安全総点検の期間中においては、事故等防止に係る安全管理体制や、お客さまの安全確保のための必要な措置が適切に実施されていること、さらには鉄道テロ対策の実施状況について再点検を行うとともに、駅構内・営業列車内の巡回点検を行うことで、安全の確保や事故防止の徹底と安全意識の高揚を図っています。



⑩協力会社との事故防止

当社および協力会社における安全確保の取り組みを共有する会議を開催して、事故防止に努めています。



4-4 【お客さまの声】

当社ホームページ内のお問い合わせフォームなどでいただいた「お客さまの声」は、役員および社員で共有して、安全の向上や、お客さまの視点に立ったサービスを提供するように努めています。

5. 教育・訓練

規程・マニュアルなどの習熟を行う座学教育（OFF-JT）だけでなく、安全の確保、技術の向上に必要な実践的な教育・訓練（OJT）も、各部署において定期的を実施しています。

①コンプライアンス研修

研修を受けることにより、社員一人ひとりがコンプライアンスの重要性を認識することで、常識や倫理を重んじて行動し、職場の秩序を維持し、より良い職場環境を作るように努めています。

②事故・災害等対策本部設営・運営訓練

事故・災害などが発生した際、被害者救護・運転再開・施設の復旧などを、人命を尊重し安全の確保を最優先に行うため、「事故・災害等対策本部」を設営します。

この「事故・災害等対策本部」を運営するために必要な手順を確認し、情報収集の態勢や対策本部への伝達方法、電源確保のための非常用発電機といった機材の使用方法などを習熟する訓練を行っています。



③異常時総合訓練

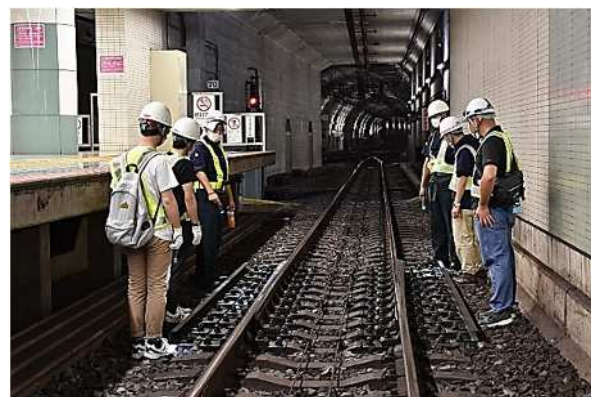
事故・災害などが発生した際、人命を尊重して安全の確保を最優先に行うため、迅速かつ的確で、組織を横断した対応が求められます。そのため、多くの部署が参加して、迅速かつ確に行動し、組織を横断した対応ができる状態を保っているかを確認する訓練を行っています。

2021年度は、大地震発生や列車内での不審物発見などを想定した訓練を行いました。不審物を発見した場合の初動対応は、八千代警察署とともに確認しました。



④駅間歩行訓練

万が一列車が駅間に停止し動けなくなった場合に備えて、お客さまを駅まで安全に誘導する方法と軌道内の設備を、実際に歩行して確認する訓練を行っています。



⑤連動操作盤取扱訓練

一部の駅では、列車の進路制御を手動で行うことができる連動操作盤を設置しています。

駅係員が、連動操作盤により列車進路の制御をする訓練を行っています。



⑥ 駅間停止列車収容訓練

災害時に列車が駅間で停車して進めない場合、進行方向と反対に戻り、お客さまを安全に救助します。そのための取り扱いを確認する訓練を行っています。



⑦ 車両故障対応訓練

車両故障などで自力での走行ができなくなり、駅間に停止した列車を速やかに駅に収容し、お客さまへの影響や列車運行の支障を最小限に抑えるため、故障列車と救援列車を連結して、故障車両を牽引または推進して運転する訓練を行っています。



⑧ レール張出復旧訓練

酷暑により、レールが伸びて変形し張り出すことが想定されるため、張り出しを修復する訓練を行っています。



⑨レール折損応急処置訓練

レールにできた小さな傷が、車両の通過により進行して折損することが想定されるため、折損個所を応急処置する訓練を行っています。



⑩モーターカー脱線復旧訓練

夜間に保守作業で使用するモーターカーが脱線した場合でも、始発からの営業列車の運行に支障をきたすことがないように、走行可能な状態に迅速かつ安全に戻すため、復旧器材の取り扱いと復旧手順の確認を行う訓練を行っています。



⑪架線復旧訓練

架線が、強風による飛来物などで列車の運転に支障をきたした場合や、落雷などで断線したという場合でも、早期に設備を復旧させる訓練を行っています。



⑫営業線での列車検査想定訓練

事故・災害などで、長期間営業線に留置された車両を、現場で検査（消耗品の点検や各種機能検査）することを想定した訓練を行っています。



⑬故障発見・車両故障点検処置訓練

車両に関する知識および技術向上のため、模擬故障を設定し、故障箇所の発見と処置対応の訓練を行っています。



⑭消防訓練

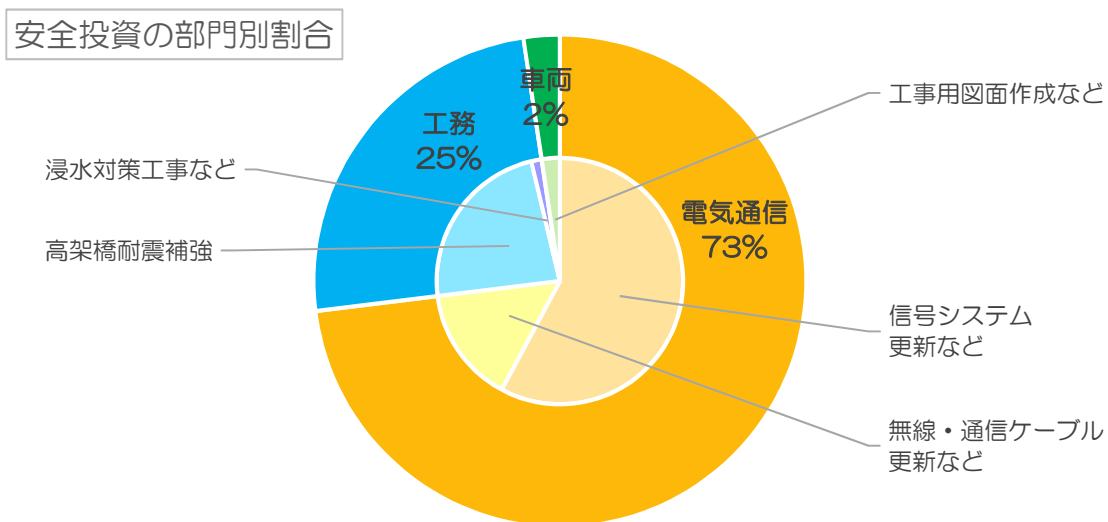
各部署において、避難方法、消火器の使用方法、避難はしごの取り扱い方法などを習熟し、火災による被害を最小限に抑える訓練を行っています。



6. 安全に対する投資

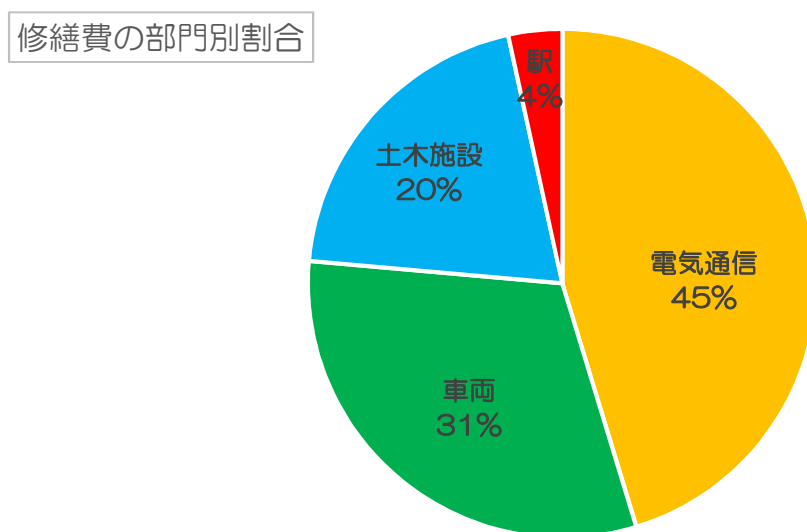
6-1 【安全投資】

2021年度における安全・安定輸送を維持するための安全投資は、信号システムの更新・高架橋柱の耐震補強・通信ケーブルの更新などに、約12億円を投入しました。



6-2 【修繕費】

2021年度における安全・安定輸送を確保するためのメンテナンスに係る修繕費は、電気通信・車両・土木施設などの保守に、約12.5億円を投入しました。



7. 安全を支える現場

駅・運輸指令所・乗務区・工務区・電気区・車両区の現業は、安全・安定輸送を行う第一線であり、確実に業務を遂行し適時に連携することで、安全・安定運行を確保しています。

7-1 【駅】

駅は、朝・夕のラッシュ時間帯を中心に、ホームで列車の到着・出発の監視を行っています。

特に、ホームの安全確認後に乗務員に対して行う閉扉合図は、お客さまの安全を確保し、列車の安全・安定輸送を確保するため、最も重要な仕事です。

ご高齢やお身体の不自由なお客さまにも安心してご利用いただけるよう、「サービス介助士」の資格を対象者全員が取得して、介助に関する正しい知識と技能を身につけています（2021年度末現在）。

また、介助が必要などでお困りのお客さまに対して、積極的に声かけや見守りを行い、安全に安心して施設をご利用いただけるよう取り組んでいます。



7-2 【運輸指令所】

運輸指令所は、列車の運行管理をはじめ、事故などのトラブル発生時には、必要な情報収集を行うとともに、適切な指示によるお客さまの安全確保と早期の通常運転再開に努めています。

また、異常気象に対応するため、気象情報サービス会社からの情報を基に各部門と連携し、安全で安定した輸送の確保に努めています。



7-3 【乗務区】

乗務区は、乗務員（運転士・車掌）と、乗務員を指導・監督する監督者が所属し、列車の運転業務を行っています。

乗務員の始業時には、監督者が対面にて点呼を実施し、心身状態のほか、アルコール検知器により酒気を帯びていないことを確認しています。

また、監督者が列車の乗務員室に添乗して作業状況を確認し、必要により指導を行うことで、基本作業の徹底や執務の厳正に努めているほか、机上・実技の教育訓練を実施して知識・技能の向上を図っています。



7-4 【工務区】

工務区は、軌道・土木構造物・建築物の保守管理を行っています。

法令で定められた検査周期に従い実施する各種検査・点検の結果に基づき、補修や交換を計画的に実施し、施設の健全な状態の維持に努めています。

特にレール・まくらぎ・道床などで構成される軌道は、列車の安全運行と密接に関わっていることから日々点検や保守を行い、安全で乗り心地の良い線路の維持に努めています。



7-5 【電気区】

電気区は、電気設備（変電設備・電路設備・信号設備・通信設備・機械設備）全般の保守管理を行い、電力指令では監視・制御業務を行っています。

法令で定められた周期で行う定期検査を実施し、電気設備の機能維持を図るとともに、検査結果に基づいた設備の修繕・改良計画などから、列車の安全運行の確保に努めています。



7-6 【車両区】

車両区は、保有している車両（110両・11編成）の定期的な点検・整備などのメンテナンスを行っています。

車両の定期的な点検では、10日以内で行う「列車検査」、3か月以内で行う「月検査」を実施しています。4年または走行距離60万km以内に行う「重要部検査」、8年以内に行う「全般検査」は、東京地下鉄株式会社に委託しています。点検・整備を確実に実施することで、お客さまに安全で快適な車両の提供に努めています。



8. 事故・障害などの発生状況

事故・障害などの内訳は、鉄道運転事故2件（第三者によるもの）、輸送障害6件（自然災害など）、インシデント0件で、1996年の開業以来、鉄道運転無事故記録を継続しております。

これからも事故防止に万全を期し、お客さまに信頼され、安心してご利用いただける鉄道を目指してまいります。

2021年度の鉄道事故などの発生状況は、次の通りです。

事故種別 年度	鉄道運転事故	輸送障害	インシデント
2021年度	2件	6件	0件

※鉄道運転事故とは、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・鉄道人身障害事故
鉄道物損事故をいいます

※輸送障害とは、鉄道運転事故を除き、鉄道による輸送に30分以上の遅延を生じた事態をいいます

※インシデントとは、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をいいます

沿線の樹木・竹木の伐採（輸送障害）

2022年2月10日～11日にかけて降った雪の影響で、八千代中央駅～村上駅間の沿線に生えている竹に雪が積もり、鉄道施設内に垂れ下がったため撤去しましたが、2本の列車で最大50分の遅れが発生しました。

倒木の危険性がある樹木を伐採し、輸送障害の再発防止に努めています。



（倒竹発生時）



（伐採後）

最 後 に

安全報告書に関する内容やご意見につきましては、お手数をおかけしますが、当社ホームページ内の「お問い合わせフォーム」にてお寄せください。

東葉高速鉄道株式会社

2022年9月発行

