

2 0 1 7
安 全 報 告 書



 えちぜん鉄道株式会社

安全報告書

1. ご利用のお客様、沿線地域の皆様へ	1
---------------------	---

2. 平成28年度(2016年度)安全方針(行動目標・設備整備計画)	2
------------------------------------	---

安全確保に関する基本的な方針

- (1) 安全方針と行動目標
- (2) 設備整備計画

3. 事故・災害等の発生状況と再発防止対策	3～11
-----------------------	------

- (1) 鉄道運転事故
- (2) 輸送障害
- (3) インシデント
- (4) 行政指導等
- (5) 国による保安監査の受験

4. 安全・安定輸送の取り組み	12～18
-----------------	-------

- (1) 施設の改修
- (2) 鉄道施設・車両等の安全に関する維持修繕費の状況
- (3) 踏切道の安全対策
- (4) 安全対策会議等の開催
- (5) 内部監査の実施
- (6) 教育訓練の実施状況

5. 安全管理体制及び安全確保に関する役職と責任体制	19
----------------------------	----

6. 平成 29年度(2017年度) 安全方針(行動目標・設備整備計画)	20
--------------------------------------	----

- (1) 安全方針と行動目標
- (2) 設備整備計画

7. 施設等の改修	21
-----------	----

高架事業の進捗について

8. お問い合わせ先	22
------------	----

1 ご利用のお客様、沿線地域の皆様へ

日頃より、えちぜん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。また、沿線地域の皆様におかれましては、電車の利用促進活動に多大なるご支援とご協力を賜り厚く御礼を申し上げます。

さて、平成 28 年度は、平成 28 年 3 月 27 日に開業した福井鉄道との相互直通運転や JR 福井駅西口における交通結節機能の集約による乗継利便性が向上し、過去最高の 356 万人（前年度比約 10 万人増）のお客様にご利用いただくことができました。特に福井鉄道との相互直通運転では、朝夕の通勤通学帯を中心に予想を上回る 13 万 2,000 人のお客様にご利用いただきました。これもひとえに、国や県および沿線自治体の施設整備に対するご支援とサポート団体をはじめとする沿線地域皆様の電車利用促進活動の賜物と改めて感謝申し上げます。

今後とも、皆様方のご支援と信頼にお応えすべく、お客様や地域にとって心から安心できる鉄道となるよう真摯に努力を続けて参りますので、末永くご愛顧いただきますようお願い申し上げます。

この安全報告書は、平成 28 年度における弊社の「輸送の安全確保」に関する取り組みや安全の実態をまとめ、広く皆様のご理解をいただくために公表するものです。皆様からお寄せいただいたご意見やご感想は、今後の取り組みに役立てて参りますので、皆様の貴重なご意見をお待ち申し上げます。

平成 29 年 6 月



 えちぜん鉄道株式会社
代表取締役社長 豊北 景一

2 平成 28 年度（2016 年度）安全方針（行動目標・設備整備計画）

安全確保に関する基本的な方針

弊社では、会社設立の経緯を踏まえ、開業から今日まで「輸送の安全確保」を最優先課題として、社員一丸となって安全・安定輸送の取り組みを続けております。平成 28 年度は、会社の設立経緯を踏まえ「安全・安心の原点回帰」をキーワードとして、下記の安全目標に取り組むとともに設備整備計画に基づき、設備更新工事を行いました。

(1) 安全方針と行動目標

平成 28 年度 安全方針 「安全・安心の原点回帰」	
◎えちぜん鉄道の設立経緯「原点回帰」	
<ul style="list-style-type: none"> ・安全の原点①「運転取扱い基準」・「保守基準」の遵守 ・安全の原点②「基本動作（指差確認喚呼）」の徹底 ・安全の原点③「業務知識」・「業務技術」のレベル向上 	
◎福井鉄道との安全管理共同体制の構築（共同運行に係る合同取り組み）	
<ul style="list-style-type: none"> ・安全対策推進会議の定期開催 ・部門間「業務知識・業務技術力」向上合同勉強会の定期開催 ・異常事対応合同訓練の実施 ・交通安全啓発活動の実施 	
◎事故・災害発生時における対応能力の向上	
<ul style="list-style-type: none"> ・関係機関（警察・消防・自治体）との合同訓練の実施 	
数値目標	責任事故 “ゼロ” と インシデント “ゼロ”
	労働災害 “ゼロ” と 通勤災害 “ゼロ”
	報告漏れ “ゼロ” と 検査漏れ “ゼロ”

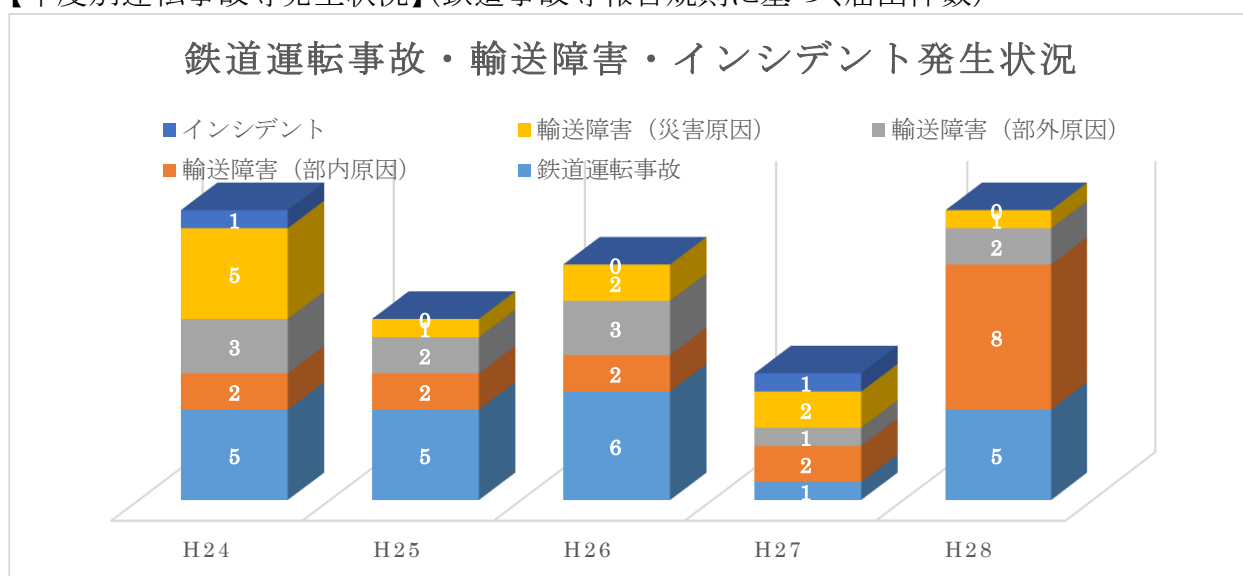
(2) 設備整備計画

区分	計画内容
線路設備（橋梁補修）	<ul style="list-style-type: none"> ○勝山永平寺線 越前開発駅～越前新保駅間 ○勝山永平寺線 永平寺口駅～下志比駅間 ○勝山永平寺線 越前竹原駅～小舟渡駅間 ○三国芦原線 西別院駅～田原町駅間
停車場設備	○三国芦原線 新田塚駅構内
線路設備 （分岐器重軌条化およびレール交換）	○三国芦原線 新田塚駅構内
線路設備（レール重軌条化）	○三国芦原線 中角駅～太郎丸駅間
線路設備 （PC マクラギ化およびレール交換）	○三国芦原線 新田塚駅構内～太郎丸駅間
線路設備（道床交換）	○三国芦原線 新田塚駅構内～太郎丸駅間

3 事故・災害等の発生状況と再発防止対策

平成 28 年度は、有責事故を含む踏切障害事故と部内原因による輸送障害が多発しました。ご利用のお客様はもとより、関係機関・団体の皆様には大変なご心配とご迷惑をおかけいたしました。これらの発生要因として、旧型の踏切保安機器や送電機器使用が要因のひとつに考えられるため、今後は各機器の使用年数基準を定め、計画的に耐用年数超え機器の更新を進めて参ります。また、踏切事故防止対策につきましては、踏切の視認性向上対策や踏切道の統廃合または第 1 種化へ改良し保安度向上に努めるとともに、警察・沿線各自治体・関係団体等との連携をより一層強化し、踏切一旦停止や踏切でのトラブル対処方等の広報・講習活動に取組んで参ります。

【年度別運転事故等発生状況】(鉄道事故等報告規則に基づく届出件数)



鉄道運転事故・・・省令で定められている事故・事態および災害等に関する報告	
列車脱線事故	列車が脱線した事故
踏切障害事故	踏切道において、列車又は車両が道路を通行する人又は車両等と衝突し、又は接触した事故
鉄道人身障害事故	踏切道以外の場所で、列車又は車両の運転により人の死傷を生じた事故

輸送障害・・・列車の運転を休止したもの又は列車に 30 分以上の遅延が発生したもの	
部内原因	鉄道施設・車両の故障、社員の取扱い誤り等が原因によるもの
部外原因	外部からの踏切・線路等における障害および妨害が原因によるもの
災害原因	地震・降雨・洪水・強風・降雪・落雷等、自然現象が原因によるもの

(1) 鉄道運転事故

踏切障害事故①【有責事故】

発生日時	平成 28 年 7 月 14 日 15 時 56 分
発生場所	勝山永平寺線 轟駅構内 轟踏切道 (第 1 種)

【概況】

福井発勝山行き第 1525K 列車が轟駅への入駅のため、時速 35Km/h 以下にて運転中、当該踏切道の正常動作を示す踏切反応灯が突然消灯し、当該遮断桿が上昇したのを認めたため、直ちに汽笛吹鳴および非常ブレーキを取扱うも、進行方向左側から踏切内へ進入してきた小型乗用車と衝撃し、当該踏切道から約 15m 行き過ぎて停車した。直ちにその旨を運転指令に報告し状況確認をしたところ、小型乗用車の運転手および乗客 30 名にケガはなく、小型乗用車は上り線を支障し停車しており、当該列車に目立った損傷はなかった。運転指令より、直ちに現場に近い場所で作業中の技術社員を急行させた。

16 時 22 分、当該列車 (車両) に異常がないため、事後を駆けつけた技術社員に任せ、運転を再開した。尚、上り列車は、支障していた小型乗用車を排除した後、線路等の異常なしを確認、16 時 51 分に再開した。



【原因】

AFO-69形受信器FyT (T1R) のバル設定を、以前から降雨を考慮した設定4としていた。この為、気象条件の変化でAFO受信バルが上がり安全マージンが狭くなっていたところ、列車在線時に何かしらの原因で短絡不良が発生し、踏切が一旦鳴動停止して踏切しゃ断かんが上昇した可能性が高いと推定される。

※平成 28 年 4 月 6 日の 1 カ年検査に於いてのバル適正值は ATT6 設定であったが、平成 22 年 8 月頃の降雨時に発生した不要鳴動を考慮し、設定変更せず ATT4 設定で使用していた。又、今回の事故発生まで、当該踏切に於いては誤動作や不要鳴動は一度も発生していなかった。

【再発防止対策】

1. AFO-69形受信器を使用している踏切のうち、降雨を考慮したバル過大設定をしていた踏切すべてに於いて、適正值に変更する。(8月2日22踏切実施済み)


2. 経年劣化、短絡感度改善、ノイズ対策等保安度向上の面から、旧式のAFO-69形機器から最新のAFO-6形機器への更新を、優先順位を決め5～7年で実施する。

※轟踏切のFyT(T1)はAFO-6形機器に、T2はAFO-5形機器に更新(8月26日実施済)

※事故後、他の踏切で使用していたAFO-69形機器15台をAFO-6形(5形)機器に更新(8月30日実施済)

3. AFO-69形機器を使用している全箇所において更新までに降雨により不要鳴動が発生しバル設定 (ATT) を変更する場合は、短絡感度試験を実施するとともに煽り防止用レ-AuR 緩動時素を現状の2秒より長くし安全マージンを広げる。


踏切障害事故②

発生日時	平成 28 年 4 月 24 日 10 時 17 分
発生場所	三国芦原線 大関駅～本荘駅間 中番 3 号踏切道 (第 1 種)
<p>【概況】</p> <p>福井発三国港行き第 939M 列車が速度 70Km/h にて力行運転中、当該踏切道の約 100m 手前にて、川側から直前進入し踏切内に停車した軽乗用車を認めたため、直ぐに非常汽笛吹鳴とともに非常制動を執るも間に合わず衝撃し、当該踏切道を約 50m 越えて停車した。状況を確認したところ、当該軽乗用車の運転手が負傷していたため、この旨、運転指令に無線連絡し、救急車を要請した。(当該列車の乗客 14 名乗務員 2 名にケガなし、当該列車の損傷は、スカート部の損傷程度で運転に支障なし) 当該自動車運転手を救急車に収容、警察の現場検証が終了したため、運転指令の指示により 11 時 16 分運転を再開した。自動車運転手は、春江病院に搬送されるも 2 時間後に死亡した。</p> <p>列車影響 全区間運休 2 本、区間運休 6 本、遅延 1 本 (最大遅延 1 時間 16 分)</p>	
	



踏切障害事故③

発生日時	平成 28 年 4 月 27 日 6 時 57 分
発生場所	勝山永平寺線 下志比駅～永平寺口駅間 下志比 1 号踏切道 (第 3 種)
<p>【概況】</p> <p>勝山発福井行き第 628K 列車が下志比駅を発車したところ、左側並行道路を並走していた原付バイクが右折し当該踏切道に直前進入してきたため、直ちに非常ブレーキを執るも間に合わずバイクと衝撃し当該踏切道を約 3m 越えて停車した。状況を確認したところ、当該バイクの運転手は負傷していたが、意識がはっきりしていたため身元を確認。この旨、運転指令に無線連絡し救急車を要請した。(当該列車の乗客約 110 名にケガなし、当該列車の損傷は、スノーブロー部の塗装剥離程度で運転に支障なし) 当該原付バイク運転手を救急車に収容、現場の記録保全、警察の現場検証が終了したため、運転指令の指示により 7 時 42 分運転を再開した。当該原付バイク運転手は、肋骨骨折等の重傷も命に別状無し。</p> <p>列車影響 全区間運休 1 本、区間運休 3 本、遅延 17 本 (最大遅延 45 分)</p>	
	

踏切障害事故④

発生日時	平成 28 年 9 月 20 日 17 時 02 分
発生場所	三国芦原線 田原駅～福大前西福井駅間 権現堂踏切道 (第 1 種)
<p>【概況】</p> <p>越前武生発鷲塚針原行き相互直通第 1615R 列車が速度 55Km/h から減速制動中、当該踏切道内に立ち往生している乗用車を認めたため、直ちに非常汽笛吹鳴とともに非常ブレーキを執るも間に合わず衝撃し当該踏切道を約 10m 越えて停車した。直ちにその旨を運転指令に報告、指示により状況を確認したところ、乗用車の運転手と同乗者および乗客 16 名にケガなし。乗用車は線路内で支障、当該列車は軽微な損傷有るも運転可能であった。レッカーにより乗用車を撤去、線路等の異常なしを確認し 18 時 45 分に運転を再開した。</p> <p>列車影響 全区間運休 6 本、区間運休 2 本、遅延 7 本 (最大遅延 1 時間 40 分)</p>	
<div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>	

踏切障害事故⑤

発生日時	平成 28 年 11 月 18 日 16 時 23 分
発生場所	三国芦原線 西別院駅～まつもと町屋駅間 町屋踏切道 (第 1 種)
<p>【概況】</p> <p>三国港発福井行き第 1538M 列車が速度 50Km/h で惰行中、当該踏切道の約 100m 手前で当該踏切内で立ち往生している乗用車を認めたため、直ちに非常汽笛吹鳴とともに非常制動を執ったが及ばず衝撃し、当該踏切道を約 10m 越えて停車した。直ちにその旨を運転指令に報告し状況確認をしたところ、小型乗用の運転手は車外に脱出していたが、列車と衝撃した乗用車に接触して負傷。乗客約 130 名にケガなし、乗用車は線路内で支障、当該列車は損傷有るも運転可能であった。支障していた乗用車を撤去後、線路等の異常なしを確認し、17 時 18 分に運転を再開した。</p> <p>列車影響 区間運休 2 本、遅延 8 本 (最大遅延 55 分)</p>	
<div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>	

(2) 輸送障害

部内原因①：送電故障①

発生日時	平成 28 年 5 月 16 日 14 時 43 分
発生場所	三国芦原線 西別院変電所 252L「新田塚配電線」

【概況】

14 時 43 分 運転指令の CSC (電力遠隔監視制御装置) にて、西別院変電所の 252L「新田塚配電線」が「重故障 1」の故障表示と共に当該配電線の送電範囲である福井口駅～西長田駅間の高圧線が停電した。直ちに技術社員を現場へ派遣し点検を進めていたところ、18 時 05 分、現場巡視中の技術社員より、新田塚駅～中角駅間の九頭竜川橋梁付近 136 号柱の区分開閉器 (気中開閉器) のメガ測定結果が不良であったため (目視では絶縁不良や損傷は確認できない) 当該開閉器を介さず高圧線を接続し、メガ測定したところ、良好な測定結果が得られたとの連絡。これにより、23 時 42 分試送電を実施、異常なく送電されたため、当該開閉器が原因による停電と断定し、23 時 54 分 仮復旧作業が完了した。

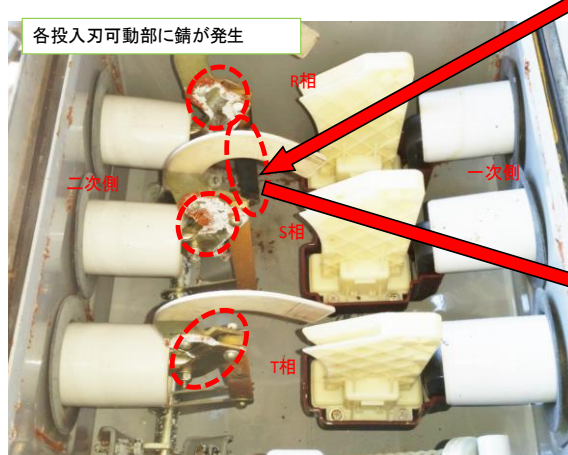
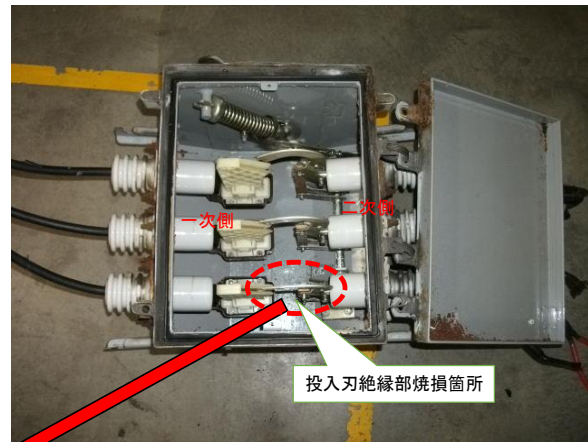
【列車影響】 全区間運休 32 本、区間運休 8 本、遅延 1 本 (最大遅延 19 分)

【原因】

当該開閉器 (PAS) 内部の二次側投入刃可動部に錆が発生し、錆が絶縁部 (パーク板) に付着したことにより、充電部と筐体 (ケース) 間で絶縁破壊が発生し地絡に至ったと推定される。※本来開閉器内は密封されているため、錆の原因となる湿気等の発生要因は低いと考えられるが、長年使用 (33 年前の製品) による密閉度 (耐久性) の劣化により湿気が発生し錆の発生に至ったと思われる

【再発防止対策】

- 【1】 当該開閉器の他、製造から 20 年以上経過した区分開閉器は新品に交換する。
- 【2】 実用耐用年数の観点から、高圧電線路設備 (高圧線、トランス、避雷器、区分開閉器等) の更新年数の目安 (年数) を定め、計画的に更新を行う。
- 【3】 1 ヶ年検査時の絶縁測定値 (電線路一括) のデータ推移を管理し、測定値に大幅な差異がある場合は、臨時調査を行う。



部内原因②：送電故障②

発生日時	平成28年5月25日 2時39分
発生場所	三国芦原線 本荘変電所 152L「西長田送電線」

【概況】

2時39分 運転指令のCSC（電力遠隔監視制御装置）にて、本荘変電所の152L「西長田送電線」が「地絡」「重故障1」の故障表示と共に送電範囲である西長田駅～あわら湯のまち駅間の高圧送電線が停電となった。直ちに技術社員に連絡し、本荘変電所および送電範囲の巡視点検のため現場へ派遣した。7時17分 現場技術社員から、西長田1号踏切用柱上トランスの1次側高圧線が根元部分から断線しているとの連絡。このため当該トランスを当該送電線から開放するとともに当該踏切道の電源を発電機からの仮供給処置と踏切監視要員を配置し、7時50分仮復旧が完了した。

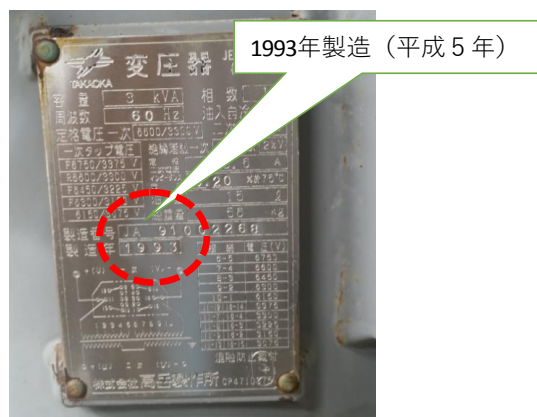
【列車影響】 全区間運休2本、区間運休7本、遅延11本（最大遅延 16分）

【原因】

西長田1号踏切用トランス1次側高圧線の断線
 当該トランス1次側高圧線の被膜部分（ゴムキャブタイヤ）が風で揺れ動くことにより、ヒビ割れが徐々に進行、当日の強風により断線に至り、断線した芯部分がトランス筐体に接触したため。

【再発防止対策】

- 【1】 実用耐用年数の観点から、高圧電線路設備（高圧線、トランス、避雷器、区分開閉器等）の更新年数の目安（年数）を定め、計画的に更新を行う。
- 【2】 製造から30年以上経過した柱上トランス14台を平成28年度末までに新品に交換する。
- 【3】 年1回の高圧・き電加圧状態での近接目視検査（電線路1ヵ年検査）に加え、夜間高圧停電状態での目視詳細点検（柱上トランス1次側高圧線被膜部分の亀裂等の確認）を追加する。



部内原因③：車両故障①

発生日時	平成 28 年 5 月 15 日 15 時 05 分
発生場所	三国芦原線 福大前西福井駅
状況	越前武生発鷺塚針原行き相互直通第 1415R 列車運転士は、福大西福井駅の客扱い終了後、乗客ドアを閉扉操作し閉扉しているが、運転台モニターは「開」表示となっていたため、点検するも復旧せず。前途の運転を取り止めた。
列車影響	運休 5 本、列車遅延 16 本 最大遅延 36 分

部内原因④：車両故障②

発生日時	平成 28 年 8 月 30 日 13 時 16 分
発生場所	三国芦原線 本荘駅～番田駅間
状況	福井発三国港行き第 1239M 列車運転士は、本荘駅発車後 1 ノッチ以上進段しないため駅間途中で停車し車両点検を行ったところ、制御カム軸が途中ステップで停止していたため、手動で所定位置まで戻した。これにより力行可能となったため運転を再開したが、その後も同事象が発生したため、当該列車はあわら湯のまち駅で運転を取り止めた。
列車影響	運休 2 本、列車遅延 6 本 最大遅延 29 分

部内原因⑤：車両故障③

発生日時	平成 28 年 11 月 25 日 9 時 00 分
発生場所	三国芦原線 田原町駅
状況	福井口発鷺塚針原行き回送第 857R 列車運転士は、運転中、力行切れや電気ブレーキが動作しない等の原因不明の事象が発生したため、その旨運転指令に連絡。車両を仕立て直し（再起動）したところ、復帰するも原因不明なため、田原町駅にて前途の運転を取り止めた。
列車影響	運休 1 本

部内原因⑥：車両故障④

発生日時	平成 29 年 1 月 17 日 12 時 55 分
発生場所	三国芦原線 新田塚駅
状況	福井発三国港行き第 1239M 列車運転士は、新田塚駅を発車しようと 1 ノッチを投入するも起動しないため、その旨運転指令に連絡。車両点検を実施するも起動しないため、救援列車を要請し前途の運転を取り止めた。
列車影響	運休 6 本 列車遅延 5 本 最大遅延 12 分

部内原因⑦：信号冒進①(運転取扱い誤り)

発生日時	平成 28 年 11 月 12 日 6 時 44 分
発生場所	三国芦原線 西長田駅上り場内信号機
状況	三国港発福井行き第 622M 列車運転士は、濃霧のため西長田駅の上り場内信号機の停止信号を予測し通常より速度を落として運転していたが、停止信号の現示を確認しブレーキをかけた際、滑走したため非常ブレーキを執るも当該信号機を走り過ぎて停車した。直ちにその旨を運転指令に報告、運転指令の CTC モニター上では、当該列車が場内信号機内方へ進入した表示では無かったが、当該運転士は当該場内信号機の信号現示を確認できない位置で停車しているとの連絡により、運転台を交換し場内信号機の信号現示が確認できる位置まで移動、その後当該信号機の進行信号の現示により運転を再開した。
列車影響	

部内原因⑧:信号冒進②(運転取扱い誤り)

発生日時	平成 29 年 3 月 7 日 7 時 38 分
発生場所	勝山永平寺線 福井口駅上り場内信号機
状況	永平寺口発福井行き第 6718K 列車運転士は、福井口駅上り遠方信号機の注意信号の現示を失念したため、場内信号機の停止信号の現示を確認した際には停止できないと判断し、非常制動を執るも場内信号機の内方 3m 行き過ぎて停車した。直ちにその旨を運転指令に報告、乗客に車内放送にて状況を説明後、運転台を交換し当該信号機の外方まで移動、その後当該信号機の進行信号の現示により運転を再開した。
列車影響	

部外原因①:線路内支障

発生日時	平成 28 年 12 月 14 日 4 時 50 分
発生場所	三国芦原線 福井口駅～まつもと町屋駅間えちぜん鉄道車両基地付近
状況	本社出勤の運転士より当該区間のえちぜん鉄道の車両基地付近の線路内に乗用車が進入し立ち往生しているのを発見し運転指令へ通報。直ちに係員を派遣したが人力撤去は不可能であったためレッカーを手配し 7 時 06 分撤去完了。始発からの運転見合わせを解除し再開した。
列車影響	運休 6 本 列車遅延 20 本 最大遅延 20 分

部外原因②:送電支障

発生日時	平成 29 年 1 月 12 日 16 時 19 分
発生場所	西別院変電所・保田変電所
状況	運転指令の全線 CTC および西別院・保田変電所が電力会社の送電故障により停電したため、全列車に停車を指示した。16 時 21 分 運転指令 CTC および各変電所の受電は回復したが、勝山市内は停電が続いたため、山王駅～勝山駅間は運転を見合わせた。16 時 43 分勝山駅に停電が復帰したため山王駅～勝山駅間の運転を再開した。
列車影響	運休 2 本 列車遅延 3 本 最大遅延 4 分

災害原因:風害(架線支障)

発生日時	平成 28 年 4 月 17 日 12 時 23 分
発生場所	三国芦原線 八ツ島駅～新田塚駅間
状況	福井発三国港行き第 1209M 列車運転士は、八ツ島駅～新田塚駅間の三ツ屋踏切の約 70m 前方の架線に飛来物を発見し停車した。その旨運転指令に連絡。直ちに技術係員を現場に派遣し、当該区間を停電し飛来物を撤去。12 時 50 分 運転を再開した。
列車影響	運休 4 本 列車遅延 14 本 最大遅延 27 分

(3) インシデント (鉄道運転事故が発生するおそれがある事態)

平成 28 年度のインシデントはありませんでした。

(4) 行政指導等

行政指導はありませんでしたが、平成 28 年 7 月 14 日発生 of 轟踏切障害事故(踏切誤動作)に伴う原因と再発防止対策について、中部運輸局へ報告しました。

※事故概要および再発防止対策は 4 ページに記載

(5) 国による保安監査の受験

7月4・5・6日の3日間、中部運輸局による保安監査を受験しました。今回、福井鉄道との相互乗り入れが開始されたことを受け、これらに関する運転取扱いや施設および車両の整備・管理が適切に行われているかを重点に監査を受けました。監査の結果、指摘された事項はありませんでした。また、年末年始の安全総点検期間中、総点検の取り組み状況について査察を受けました。

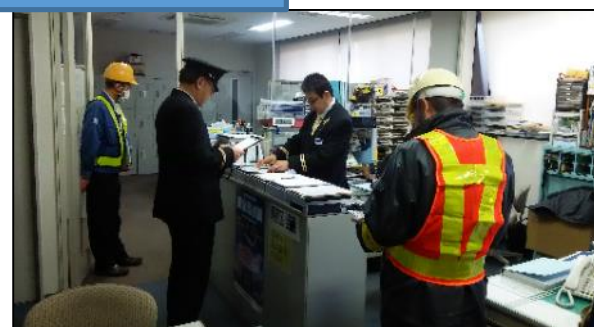
※保安監査

鉄道事業法第56条および鉄道事業等監査規則に基づく、国による事業者への立ち入り検査の1つで、保安監査では、輸送の安全を確保するための取組、施設及び車両並びに運転状況について、適切な管理・取組がなされているかを確認する監査です。

保安監査の受験



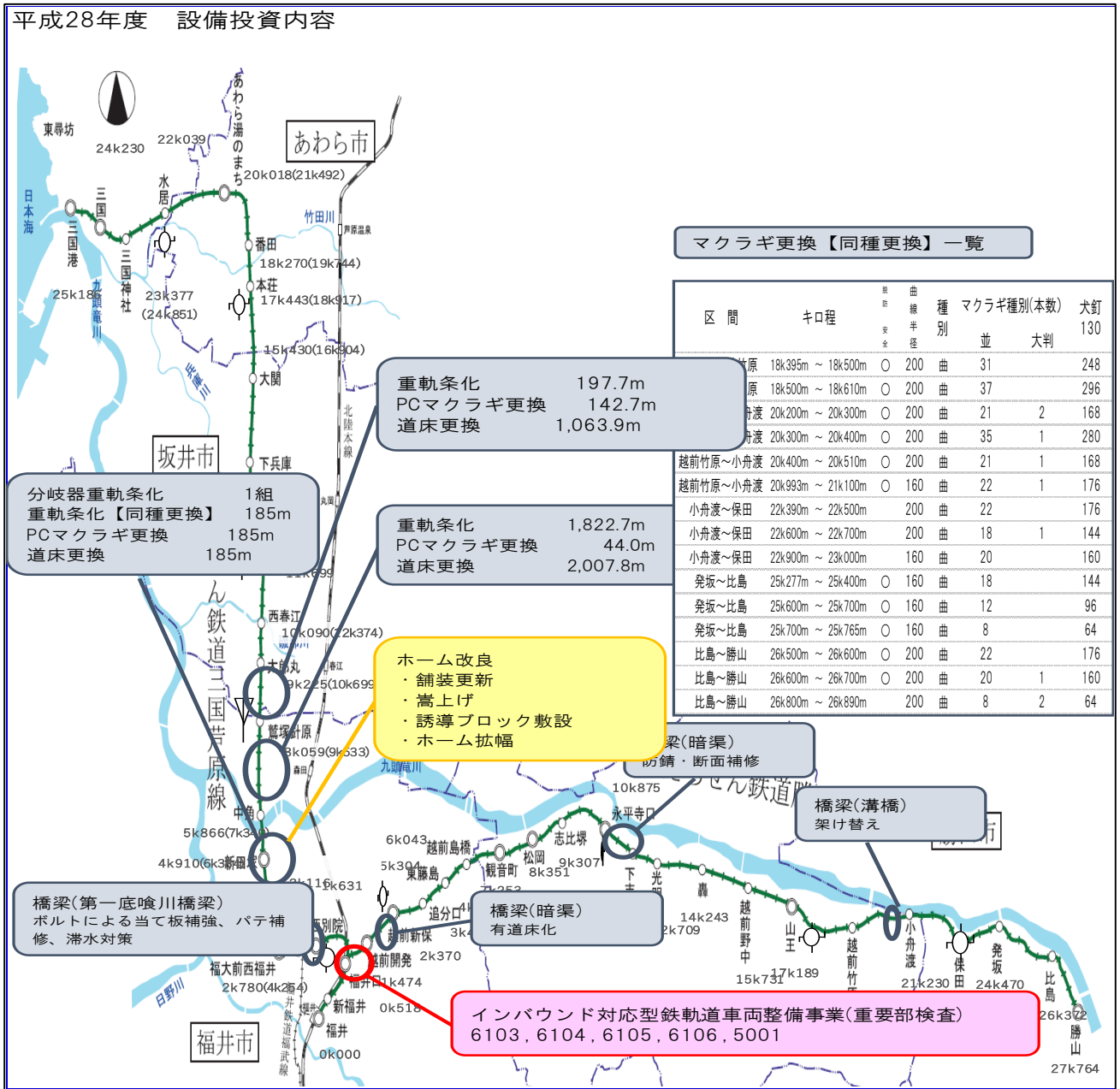
年末年始の安全総点検実施状況の査察



4 安全・安定輸送の取り組み

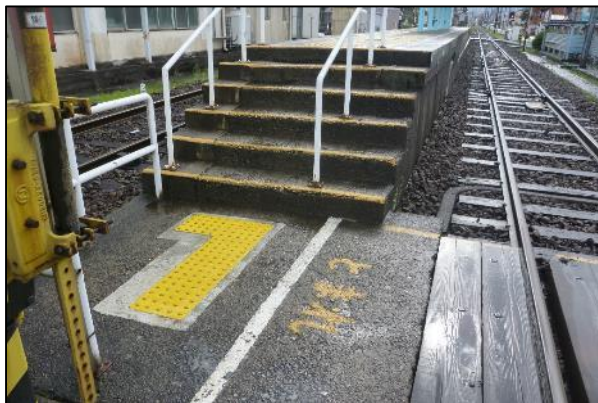
(1) 施設の改修

線路・電気施設等の安全性向上のため、老朽化の著しい施設の改修を計画的に進めています。



安全関連設備投資額		
安定輸送対策	車両その他	合計
275,801千円	6,890千円	282,691千円

新田塚駅ホームおよび線形の改良



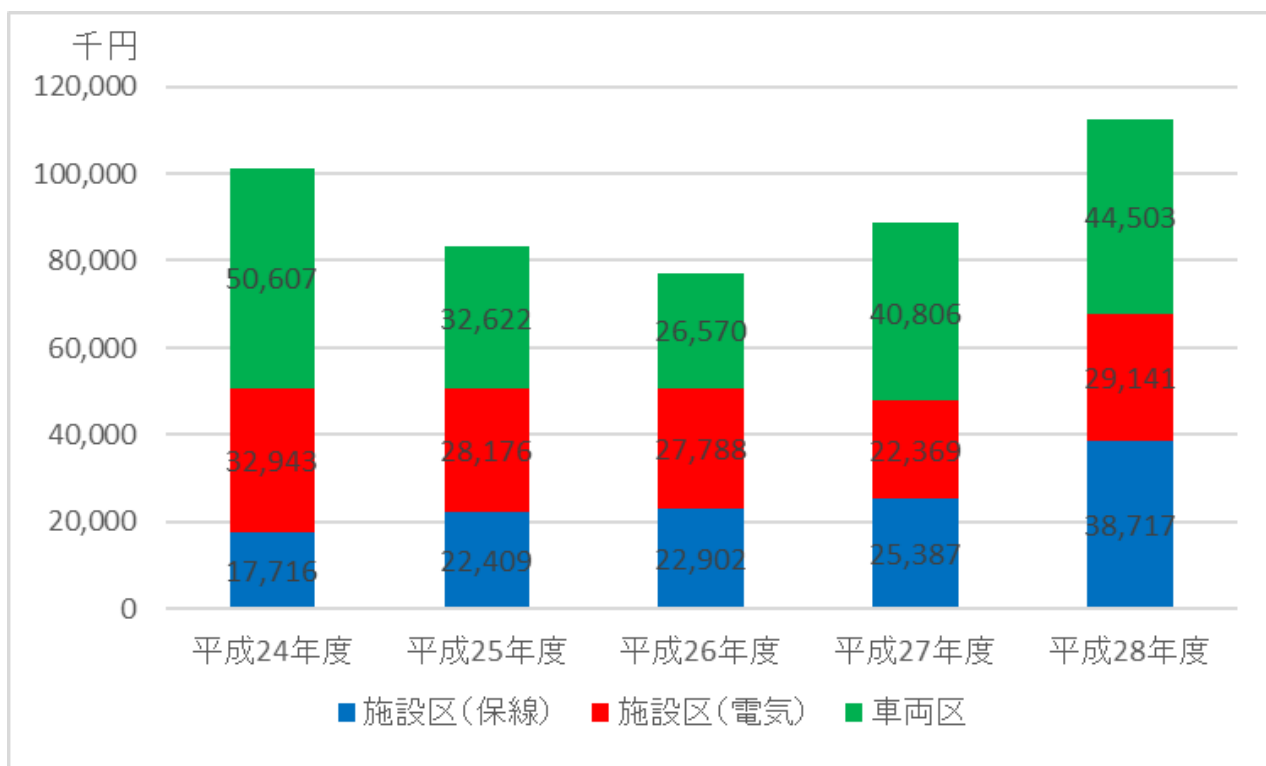
三国芦原線軌道整備（レール更换・PCマクラギ化・道床更换）



三国芦原線 針原踏切道 ゴム製踏切板への更换



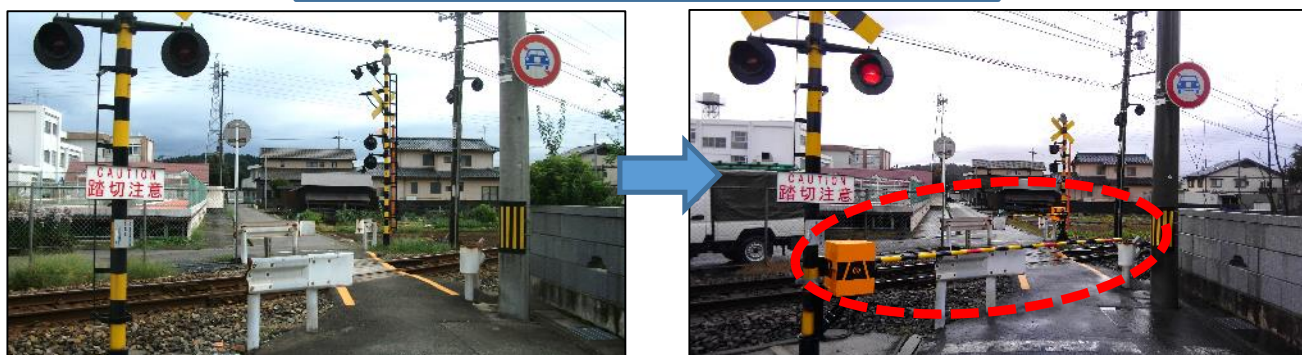
(2) 鉄道施設・車両等の安全に関する維持・修繕費の状況



(3) 踏切道の安全対策

踏切道の安全対策設備投資としましては、勝山永平寺線の東藤島小学校前踏切道を第3種から第1種へ改良しました。また、今年度に障害事故が発生した踏切道につきましては、踏切遮断かんに垂れベルトの設置や自治体による道路標示の再整備を行い視認性の向上対策を施しました。その他、事故防止の広報・啓発活動としまして、年4回の交通安全運動期間における「踏切一旦停止」の啓発活動のほか、高齢者を対象とした踏切安全講習会（緊急時の踏切非常ボタンの操作方法や連絡方法等）を開催し、踏切事故防止の協力を呼びかけました。

勝山永平寺線 東藤島小学校前踏切道の第1種化



勝山永平寺線 下志比1号の道路標示の再整備等



三国芦原線 中番3号の遮断かん垂れベルト



関係機関合同 高齢者対象踏切安全講習会と「踏切一旦停止」の啓発活動



【お願い】

踏切は、一旦停止して左右の安全を確認してから通行するようご協力をお願いいたします。また、万一踏切内で立ち往生した場合やその状況を発見した場合は、速やかに踏切に設置された非常ボタンを押してください。



(4) 安全対策会議等の開催

事故防止の対策を徹底するため、社長以下役職者を招集した安全に係る会議を定期的で開催しました。会議では、保安情報による事故事例の周知や直近に発生した事故および社員のヒヤリハット事例を分析、その対策を協議し事故の再発防止や未然防止に努めました。また、福井鉄道との相互直通運転の開始に伴い、安全運行や利用促進等の課題共有や改善策について、行政と両鉄道事業者による課題検討会議を毎月1回開催しています。

委員会名	内容
安全対策委員会	安全衛生委員会と連携して、総合的な安全対策等を検討する。
三国花火対策会議	無事故輸送の完遂を目的に、輸送計画および三国港における警備計画および行政を含む関係機関との連携を検討する。
雪害対策会議	降雪期において列車の安定輸送の確保するため、各職場の取り組みや除雪体制および除雪に係わる関係機関との連携等を検討する。
運輸・技術コミュニケーション会議	過去の事案を鑑み、運輸部門と技術部門の現業部門間での意思疎通を図る。
改善・提案、KY 提案委員会	作業の改善や効率を上げるための提案、又危険箇所の未然防止や障害に対する対策等を社員から募る制度。
相互乗入れ事業課題検討会議	福井鉄道との相互直通運転開始に伴い、行政と両鉄道事業者による安全運行や利用促進等の課題共有や改善策を検討する。



(5) 内部監査の実施

年末年始の輸送等に関する安全総点検期間に併せ、経営部門（安全マネジメント評価）および現業部門（業務・保安監査）の内部監査を実施しました。



(6) 教育訓練の実施状況

日々の安全安定輸送を確保するため、各部署において社員の知識力・技術力の維持向上を目指して定期的に教育訓練を実施しています。また、福井鉄道との相互直通運転開始に伴い、両社の知識力や技術力を深めるため、各部署において技術交流合同勉強会を実施しました。

運転士の養成については、平成28年度は2名が運転免許を取得しました。

【平成28年度 教育実績】

乗務区運転士 計16回、指令区指令員 計12回、駅務区駅務員(運転取扱者) 計12回、施設区員(保線・電気) 計6回、車両区員 計4回

動力車操縦者運転免許技能試験 受検風景



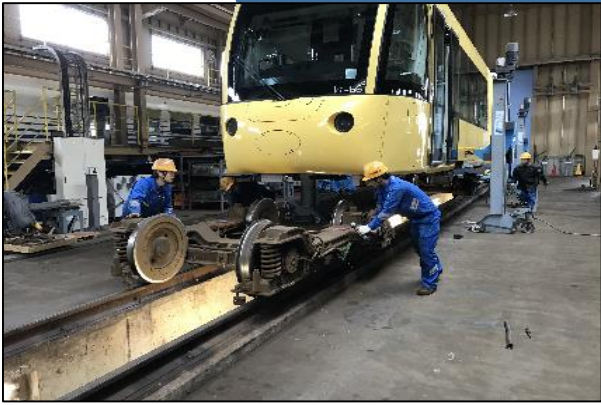
運転士訓練会



技術部訓練会



福井鉄道との技術交流合同勉強会

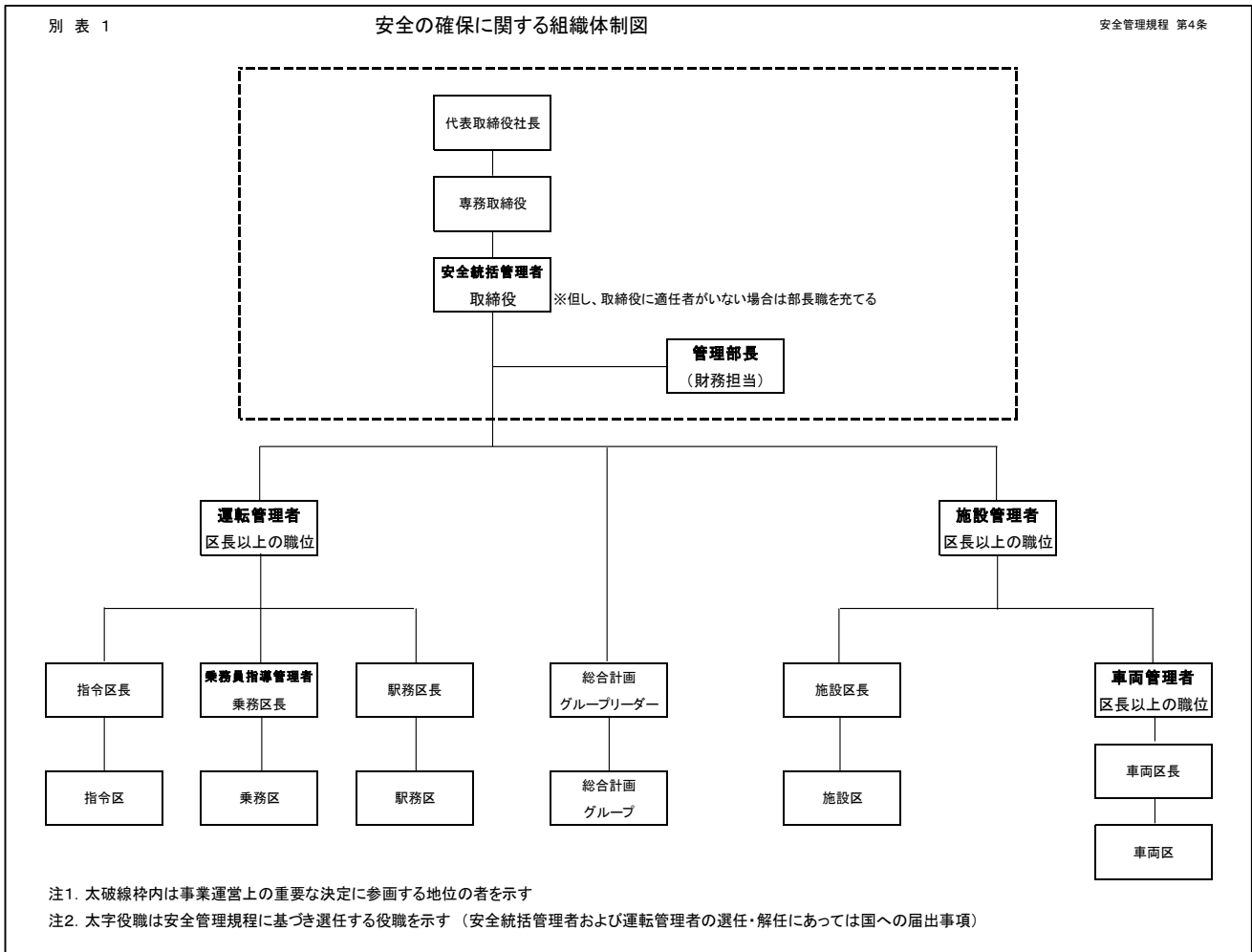


(平成 28 年 10 月 30 日) 震災想定 関係機関合同訓練(ブラインド方式=シナリオなし)



5 安全管理体制及び安全確保に関する役職と責任体制

社長をトップとする安全管理組織を構築し、各責任者の責務を明確にしています。



安全確保に関する役職と責任体制

役職	責任体制
社 長	輸送の安全確保に関する最終的な責任を負う。
安全統括管理者 (取締役)	輸送の安全確保に関する業務を統括する。
運転管理者 (運輸部長)	安全統括管理者の下、運転に関する事項を統括する。
乗務員指導管理者 (乗務区長)	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。
施設管理者 (技術部長)	安全統括管理者の下、施設に関する事項を統括する。
車両管理者 (車両区長)	安全統括管理者の下、車両に関する事項を統括する。
管理部長	輸送の安全確保に必要な設備投資、財務、人事に関する事項を統括する。

6 平成 29 年度(2017 年度) 安全方針(行動目標・設備整備計画)

平成 29 年度の安全方針と行動目標および設備整備計画を以下のように定め、社員一丸となつて「輸送の安全確保」に取り組んで参ります。

(1)安全方針と行動目標

平成 29 年度 安全方針「安全第一」

区分	目標値
数値目標	責任事故 “ゼロ”
	プラットホームにおける事故 “ゼロ”
	運転士の運転取扱い誤り “ゼロ”
	踏切障害事故 前年度 5 割減 と 部内原因による輸送障害 前年度 5 割減
行動目標	果たすべき役割の重要性を認識し、常に意識ある基本動作を実行する
	運転取扱いルール、基準、作業手順を理解し遵守する
	打合せを正確に、必要な確認を励行し、事故の防止と安全の確立に努める
	ホームにおける監視と視覚障害者等に対する声かけやエスコートを徹底する
	踏切道の視認性の向上、啓発・広報活動および危険を予知した運転を実行する
	各設備・機器の確実な点検整備と耐用年数基準を定めた計画的な機器類の更新

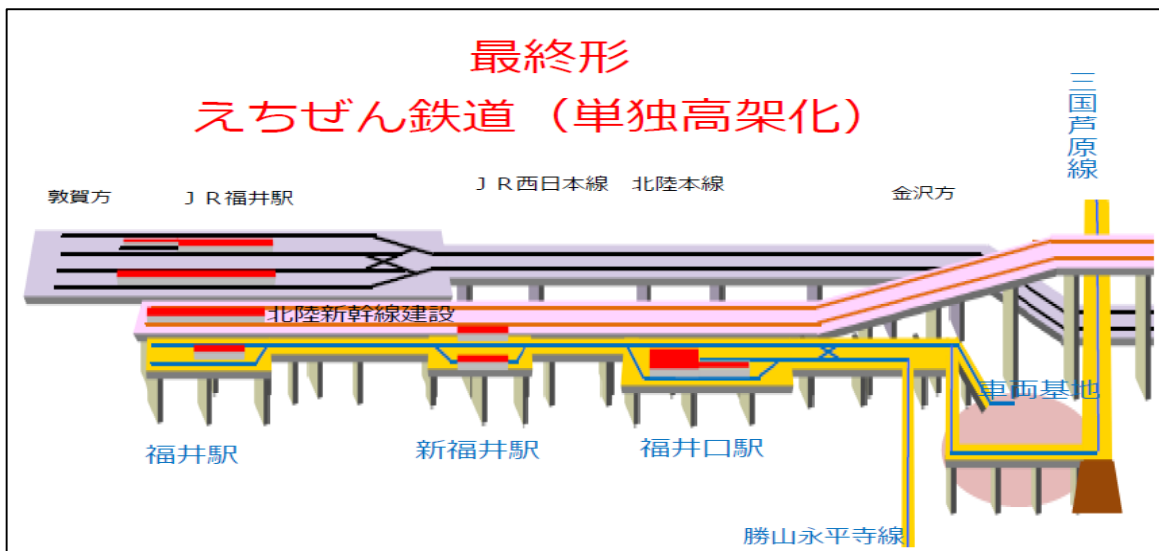
(2)設備整備計画

区分	計画内容
線路設備(分岐器の重軌条化)	・勝山永平寺線 越前島橋駅
線路設備 (レール重軌条化・PC マクラギ化・道床更換)	・三国芦原線 大関駅～あわら湯のまち駅間
線路設備(橋梁補修)	・勝山永平寺線および三国芦原線
線路設備(木マクラギ同種更換)	・勝山永平寺線および三国芦原線
電気設備(電柱 CP 柱化)	・勝山永平寺線および三国芦原線
車両設備(全般検査)	・4 両
車両設備(重要部検査)	・2 両
車両設備(インバウンド対応)	・4 両

7 施設等の改修

高架事業の進捗について

福井県の事業(平成3年度～平成30年度)である福井駅付近連続立体交差事業の進捗に伴い、平成27年9月27日から福井駅～福井口駅間において、北陸新幹線福井駅部の高架構造物および新幹線用地を使用した仮線運行を開始しました。現在は、最終的なえちぜん鉄道単独高架化工事に着手しており、平成30年の完成を目指して建設を進めています。



えちぜん鉄道 福井駅舎外観予想図



えちぜん鉄道 福井駅舎ホーム階予想図



えちぜん鉄道 新福井駅舎外観予想図



えちぜん鉄道 福井口駅舎外観予想図



※最終的な駅舎は、一部仕様変更となる場合があります。

8 お問い合わせ先

ご意見やご感想は下記にてお伺いしております。

郵便 〒910-0000

福井県福井市松本上町15-3-1 えちぜん鉄道株式会社

電話番号 0776-52-7760 運輸部

*お電話は月曜日～金曜日の9:00～17:00(年末年始・祝日除く)でお願いいたします。

えちぜん鉄道 ホームページ <http://www.echizen-tetudo.co.jp/>

※トップ画面下の「メール」をクリックしてください。