

2020年

安全報告書



長崎電気軌道株式会社

電車をご利用のみなさま、地域みなさまへ

日頃より私どもの事業に対しまして、ご理解とご協力を賜り心よりお礼申し上げます。

私どもは基本理念である安全三原則、「安全最優先の原則」「法令遵守の原則」「継続的改善の原則」を堅実に履行し、安全で快適な設備の維持更新、乗客サービスのさらなる向上に努め、ご利用の皆さまから信頼される公共交通機関を目指して、全力で取り組んでおります。

また、公共交通機関の使命として、お客様を安全に快適に目的地にお運びすることが社会的責務と考え、経営トップから現場第一線までが安全を最優先する安全意識を徹底し、一体となった安全管理体制のさらなる充実を図りました。

この安全報告書は鉄道事業法に基づき、当社の安全への取り組みや安全管理体制について自ら振り返るとともに、皆さまに広くご理解いただくために公表するものです。

この報告書をご覧になられた皆さまからの声を輸送の安全に役立て、安心、安全な公共交通機関として努力して参ります。

今後とも電車をご利用いただきますよう心よりお願い申し上げます。

長崎電気軌道株式会社

代表取締役社長 中島 典明

安全方針

安全方針を以下のように定め、安全輸送に努めて参ります。

私どもは安全第一の意識をもって事業活動を行える体制の整備に努めるとともに、私たち一人ひとりが責任と役割を果たし、輸送の安全を確保して参ります。

この安全方針は、私どもが取り組む輸送の安全に関する基本的な考えでございます。

〔安全三原則〕

- ◆安全最優先の原則
- ◆法令遵守の原則
- ◆継続的改善の原則

〔行動規範〕

- (1) 安全を何より最優先とし、協力一致して安全の確保に万全を尽くすこと。
- (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し、またその遵守に努めること。
- (3) 安全を確保するために、全社員一丸となって職務を厳正かつ忠実に遂行すること。
- (4) 事故や災害、その他安全確保に支障を及ぼす事態が発生したときは、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こと。
- (5) 安全に関する情報は漏れなく迅速且つ正確に伝え、透明性を確保すること。
- (6) 常に安全に対して問題意識を持ち、必要な変革に果敢に挑戦すること。

令和元年度の運転事故等の発生状況

令和元年度、九州運輸局への届出が必要な運転事故、輸送障害及びインシデントの発生件数は下表のとおりです。

〔事故等の定義〕

- ①運転事故とは軌道事故等報告規則に定める『車両衝突事故』『車両脱線事故』『車両火災事故』『踏切障害事故』『道路障害事故』『人身障害事故』『物損事故』をいいます。
- ②輸送障害とは軌道による輸送に障害を生じた事態であって運転事故以外をいい、本線路上において車両の運転の休止、又は30分以上の遅延が生じたものをいいます。
- ③インシデントとは運転事故につながる恐れがあると認められる事態をいいます。

(1) 運転事故等発生件数

	車両衝突	車両脱線	道路障害	踏切障害	人身障害	物損事故	輸送障害	インシデント
R元年度	0	0	1	2	1	0	2	1

運転事故への対応

(1) 人身障害事故

発生日及び場所 令和元年11月8日 大学病院停留場内

事故状況 大学病院において、乗降客扱い後、原爆資料館へ向け発車直後、同停留場を横断歩道側へ移動中の女性が体調不良により軌道側へ倒れこみ電車と触車し負傷した。

再発防止及び教育

- 1) 当該運転士に対し、発車前の後方確認の徹底について教育
- 2) 定例研修会において、全運転士に対しドライブレコーダー教育を実施

(2) 道路障害事故

発生日及び場所 令和元年5月23日 N I B前交差点

事故状況 出島停留場から新地中華街停留場へ向け進行中、N I B前交差点において、離合電車の後方のN I B方面から右折の普通乗用車が電車前方の軌道敷内に直前進入し接触した。普通乗用車に同乗していた4名が軽傷を負った。

再発防止及び教育

- 1) 当該運転士に対し、離合電車後方への注意配分と輸送の安全について教育
- 2) 速度制限箇所の速度厳守について指導
- 3) 運転取扱心得及び作業基準について机上教育を実施

(3) 踏切障害事故

①発生日及び場所 令和元年7月15日 大橋踏切

事故状況 大橋停留場から浦上車庫停留場へ向け進行中、大橋踏切において、第1車線を国道側へ進行中の小型乗用車が一旦停止することなく電車前方約4mの踏切内に進入し接触した。

再発防止及び教育

- 1) 当該運転士に対し、諸車への注意配分と輸送の安全について教育
- 2) 全運転士に対し、輸送の安全に努めるよう指示

②発生日及び場所 令和2年2月28日 松山町踏切

事故状況 平和公園停留場から原爆資料館停留場へ向け進行中、松山町踏切において、国道側から進行してきた小型乗用車が一旦停止することなく、電車前方約2mの踏切内に進入し接触した。

再発防止及び教育

- 1) 当該運転士に対し、諸車への注意配分と輸送の安全について教育
- 2) 全運転士に対し、輸送の安全に努めるよう指示

安全重点施策

安全方針に基づいた具体的取組みとして、令和元年度は下記4項目について重点的に取組みました。

1. 施設の安全強化

巡視作業の充実化を図るため土木係・電気係による共同巡視作業及び区間毎の定期的な徒歩巡視の実施、安全意識や資質の向上を図るため講習会等の受講や研修会の実施、また、施設等の現状と延命措置等を把握するための定期的な添乗・立哨を実施しました。

2. 車両故障の削減

増加傾向にある故障箇所について、部品の更新や分解手入れ、チェックの確実な実施、整備作業の再確認を実施し点検整備の技術指導教育を実施し、作業の均一化・技術力向上を図りました。また車両故障のデータ分析や研修会等による技術力向上を図り故障削減に繋げました。

3. 運転事故の削減

下記施策により、事故防止に係る取組みを行い運転事故の削減に努めました。

- ①班長制度を活用し、PDCA活動の活性化を目的とした班別ミーティングを実施し、繰り返すことで年間を通して意識の向上に努めました。また、事故・苦情発生時における指導教育を班長主導へ移行し、班長制度の活用による指導・教育を導入しました。
- ②すべての事故、苦情、トラブルなどの事案発生について情報を開示し、情勢の周知を行い、能動的思考の向上を図りました。
- ③若年運転士の事故発生率が高いことから、各々の弱点の明確化と安全意識向上に関する教育を実施しました。また、事故惹起者に対して事故の背後要因等を聴取し、自己の運転を振り返らせることで安全意識の向上を図りました。
- ④ヒヤリハット画像へ注意コメントを挿入し、刻一刻と変化する道路状況に対する気づきと防衛意識の向上を図り、事故・危険箇所・ヒヤリハットのDR映像を指導教育に活用し、危険予測に対する意識向上を図りました。
- ⑤地上勤務者の電車への添乗を強化し、運転業務における基本について遵守されているか確認しました。
- ⑧安全重点施策について、具体的数字目標を含め、休憩所への掲示、及び出勤点呼時の音読により事故削減の意識向上を図りました。
- ⑨休憩所設置の事故ボード（路線図形式）により、日付・場所・種別・累計件数を周知することで事故防止の意識向上を図りました。
- ⑩法令遵守及び安全意識の向上を目的とし、各種研修を行い運転事故の削減に取り組みました。

4. 情報共有の推進・検証

新たな添乗表を作成し、安全面及びサービス面の両方から添乗を実施しました。更に部内勉強会の実施により、車両構造や運転取扱い等の知識の向上を図りました。また、的確に指導ができるように添乗表への記載をより具体的に記載すること、添乗項目以外においても様々な視点で添乗を行うこと、添乗後の指導等の把握のために添乗後の記録表を回覧することにより、その後の添乗に活かされるような体制づくりを行いました。

輸送の安全確保への取り組み

(1) ソフト面での取り組み

①社内に「コンプライアンス委員会」・「安全推進委員会」・「ヒヤリハット改善検討委員会」・「事故防止委員会」の4委員会を設置し、安全管理体制の構築を図っております。

◆コンプライアンス委員会

輸送の安全に関して適正で円滑なコンプライアンス体制を構築するため、社内及び社外の委員で構成された「コンプライアンス委員会」を設置しております。委員会は四半期毎に開催し、運転事故等の報告状況や安全推進委員会の開催状況等についての報告を行い、法令遵守に努めております。

◆安全推進委員会

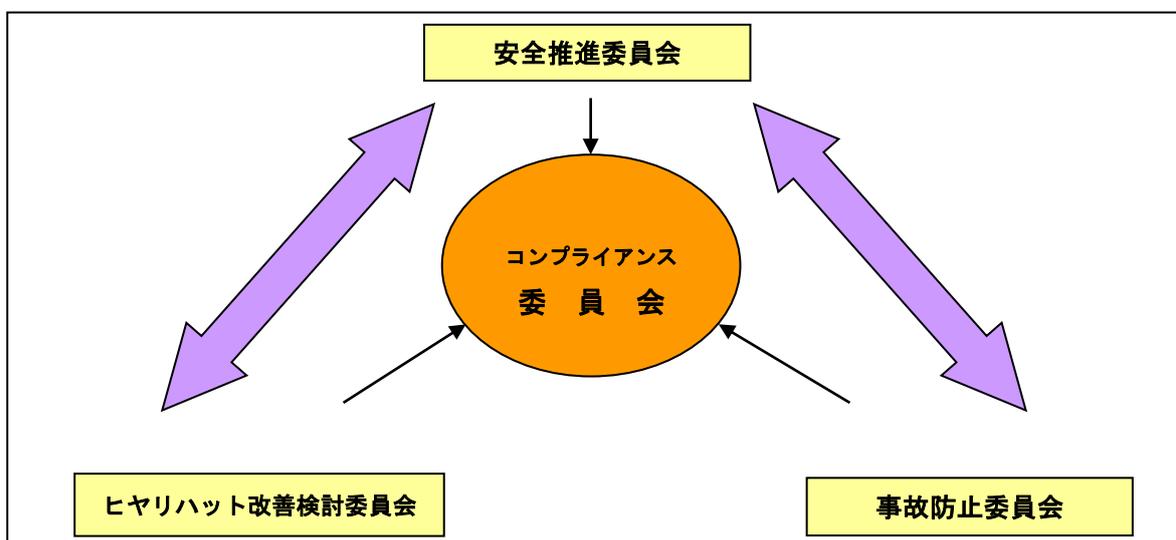
軌道経営の根幹をなす「安全」を追及し安全輸送の確保を最優先するため、社長をはじめ安全統括管理者、各部管理職を委員とした「安全推進委員会」を毎月実施し、ヒヤリハット改善検討委員会や事故防止委員会から抽出された問題点や解決策について審議し、再発防止に努めております。また、運転部門及び技術部門より現業職員を毎回オブザーバーとして出席させ、安全意識の高揚を図るとともに現業職員と経営トップとが直接対話できる場を提供しています。

◆ヒヤリハット改善検討委員会

ヒヤリハット・改善提案の投函箱及び投函専用の電子メールアドレスを設置し、投函された安全に関する報告及び改善提案意見等の調査、対策を検討し、問題解決に努めております。また、その処置結果は「安全推進委員会」へ報告し、ボトムアップの確立を図っております。

◆事故防止委員会

安全輸送の使命を達成するため、重大な運転事故等が発生した場合、その原因究明、分析を行い、効果的な再発防止対策等を「安全推進委員会」へ報告並びに提言し、輸送の安全確保に努めております。



②業務研修会（運転部門・工務部門・車両部門）

安全意識の高揚を図るため、交通安全運動（準備期間含む）や安全総点検期間等に業務研修会を実施しました。研修会では、社長・常務（安全統括管理者）及び管理職による運輸安全マネジメントについての訓示を行うとともに、現場の声に耳を傾け、トップダウン・ボトムアップの確立を図りました。

(1)運転部門（令和元年7月8日～10日・17日～19日、7月11日、12月2日～5日・12日～13日実施）

(2)工務部門（令和元年7月11日、12月19日実施）

(3)車両部門（令和元年7月8日・10日・17日、7月11日、12月2日・5日、令和2年3月31日実施）



（運転部門）



（工務部門）



（車両部門）

③経営トップの社内巡視

安全週間及び年末年始安全総点検に合わせ、社長をはじめ会社幹部による施設の巡視を行い、現場係員との対話も行いながら安全管理状況等の確認を実施しました。

（令和元年7月2日、12月10日実施）



社内巡視の様子

④安全講話

年度初めに各職場において、社長より公共交通機関として安全を最優先とする方針の訓示を行いました。（平成31年4月4日実施）



安全講話の様子

⑤会社幹部による立哨の強化

交通安全運動期間及び年末年始安全総点検期間に合わせ、社長をはじめとする会社幹部による、主要箇所の立哨強化を図りました。



社長立哨の様子（市民会館前）



安全統括管理者立哨の様子（大橋停留場）

⑥若年者運転士業務研修会

知識の向上と異常時における適切な処置が行えるよう、運転経験3年未満の運転士及び車両課員運転免許取得者を対象とした業務研修会を実施しました。

（令和元年9月9日・11日・13日、令和2年3月9日・11日・13日実施）



若年者運転士研修会の様子

⑦熟年者運転士業務研修会

50歳以上の運転士を対象に熟年者特有の事故について研修会を実施し、経験を生かした防衛運転への意識向上を図りました。（令和2年3月24日実施）



熟年者運転士研修会の様子

⑧速度感養成研修会

速度感及び距離感の是正並びに法定速度遵守の意識付けを行い、安全な速度と方法について意識の向上を図る研修会を実施しました。

(令和元年6月3日～29日実施)



速度感養成研修の様子

⑨個人面談業務研修会

車両衝突事故再発防止を目的として、個人別に運転取扱いに関する教育を実施しました。

(令和元年10月31日～11月29日実施)



個人面談業務研修会の様子

⑩ヒューマンエラー対策研修会

ヒューマンエラーに対する知識と認識を深め、その対策と発生の撲滅について教育を実施しました。(令和元年5月20日～25日実施)



ヒューマンエラー対策研修会の様子

⑪交通安全講話

浦上警察署交通係官を招き、長崎市管内における交通事故発生状況や発生原因等について受講し、交通関係従事者としての自覚の向上を図りました。(平成30年12月17日実施)



交通安全講話の様子

⑫消火訓練

長崎市消防局様ご指導のもと、火災発生時の対応及び、水消火器を使用した初期消火を全部門合同で実施しました。(令和元年12月19日実施)



消火訓練の様子

⑬合同異常時想定訓練

車両脱線事故を想定し、連絡体制の確認及び事故復旧作業に係る全部門の流れについて訓練を実施しました。(令和元年12月19日実施)



合同異常時想定訓練の様子

⑭ 運転部門異常時想定訓練

異常時における迅速かつ適切な処置を確認するため運転部門において異常時想定訓練を実施しました。(令和元年12月16日実施)



運転部門異常時想定訓練の様子

⑮ 接客研修会

お客様への接遇の在り方について、運転士向けの内容で実施しました。感情のコントロール(アンガーマネジメント)の講義を受け、お客様に寄り添った接遇を行えることで、事故防止に繋がることを目的としました。(令和元年10月28日～11月1日実施)



接客研修会の様子

⑯ バス事業者との安全への取り組み

公共交通機関として輸送の安全の確保を事業者の最優先課題とし、過去の事故事例やヒヤリハット情報を共有することを目的とし、長崎自動車(株)様と合同立哨を、長崎県交通局様と合同安全協議会をそれぞれ実施しました。



長崎自動車(株)様(令和元年12月6日実施)



長崎県交通局様(令和元年12月17日実施)

⑰協力会社業務研修会

軌道施設関係の協力事業者に軌道法や関係法令を周知するため業務研修会を実施し、安全意識の高揚を図りました。（令和元年8月30日実施）



協力会社業務研修会の様子

⑱その他

上記のほか、ドライブレコーダーを活用した事故防止研究会による事故の原因究明やヒヤリ・ハット情報の収集による危険予知訓練など各種研修会の素材として「分かり易い安全教育」を行っています。また、乗務員を主体とした安全ミーティングを実施し、自らが考え行動する力を養っています。



事故防止研究会の様子

(2) ハード面での取組み

①軌道整備工事を6件実施しました。

- ・川口町浦上百貨センター前～浦上駅出口交差点間（上線）軌道整備工事
- ・茂里町ワーク前交差点～銭座町曲線 BC 間軌道整備工事
- ・赤迫はんな洗車場前～赤迫間軌道整備工事
- ・平和公園～下の川曲線 BC 間（下線）軌道整備工事（写真A）
- ・松ヶ枝分岐器更新及び松ヶ枝交差点曲線箇所軌条更新工事
- ・崇福寺分岐器更新工事（写真B）

（写真A）



（施工前）



（施工後）

（写真B）



（施工前）



（施工後）

②接続ブロック敷設更新を1件実施しました。

- ・賑橋横断箇所（写真C）

（写真C）



（施工前）



（施工後）

③電気工事を4件実施しました。

- ・平和公園～原爆資料館間電車線張替工事 ・電車線部分張替工事
- ・大浦海岸通及びびめがね橋～市民会館間横スパン線張替工事
- ・賑町変電所 PAS 更新工事

④塗装補修工事を2件実施しました。

- ・中島川橋梁塗装補修工事（写真D） ・賑町変電所外壁全面防水工事

（写真D）



（更新前）



（更新後）

⑤その他の重点施策

(1)線路巡視の充実を図るため、月毎に強化テーマを定めました。

令和元年度各月テーマ

電停・軌道の美化 4月、6月、9月、10月、3月

軌条損傷箇所発見強化 5月、1月、2月 電停・軌道変化等点検強化 7月、8月

軌道工事箇所の点検強化 11月、12月

(2)市民会館前交差点での重大事故における再発防止対策として日々の巡視を強化するとともに、該当分岐器及び類似箇所の写真撮影及び詳細部位の測定を毎日行い、敷設当初との摩耗・変形等の比較を実施しました。

(3)軌道整備工事箇所の着手前には工事通知書を関係部署へ発出し、情報の共有化を図りました。また、日々の線路沿線作業についても事前作業通知を実施しました。

⑥接触事故防止

観光通り停留場～崇福寺停留場間において、全体の3割強の事故が発生していることを踏まえ道路管理者、警察との道路診断を実施し、以下の対策を講じました。

(1)思案橋交差点手前側約21メートル間の軌道と車道との間にポールを7本設置しました。

(2)崇福寺停留場交差点内の軌道敷を青色枠線で塗色し、併せて「電車に注意」を黄色で標示。



思案橋交差点手前



崇福寺停留場交差点

⑦踏切事故防止

西町踏切は本線通過の車両はもとより、車庫からの出庫や入庫など車両の通過本数が多い踏切であります。踏切事故防止対策の施策として、当該踏切を通過する全ての電車に対し電車接近保安装置を設けました。



注意喚起看板回転灯

注意喚起看板回転灯

(3) 飲酒運転防止への取組み

運転業務に携わる係員に対し、国の定める基準を参考に、乗務前の出勤点呼時にアルコール検査器によるアルコール濃度のチェックを行い、飲酒運転の根絶に努めています。これらの結果は自動的に管理簿に反映されます。



(4) PDCA サイクル構築への取組み

運輸安全マネジメント研修等を受講した内部監査員により、社長及び安全統括管理者、電車事業部長インタビュー並びに4部門の内部監査を実施しました。

内部監査では、安全重点施策の実施状況や安全管理規程で定めた手順の実施状況等を確認し、改善を行いました。

今後も毎年実施し、継続的な改善に努めます。

お客様との連携・サービス向上

私どもは、お客様の声を運転士の指導に役立てるため、モニター制度を導入し資質の向上を目指しております。また、地域住民・関係者の皆様との各種会議を開催しながら、地域との連携活動を行って参りました。

①社外モニター制度の活用

モニター委員よりお寄せいただいた貴重なご意見を活用し、安全運行から接客対応にいたるまで、運転士の資質向上に努めました。

②新入学及び低学年児童への安全啓発活動

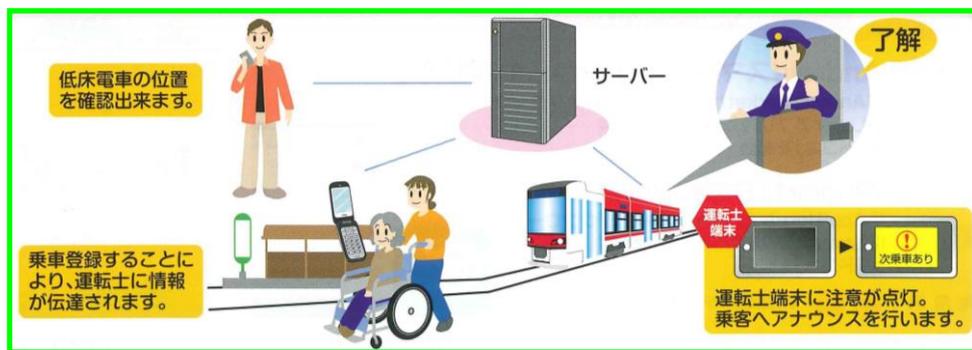
安全啓発の一環として、幼稚園や小学校の児童を対象に啓発グッズ「反射バンド」（日本民営鉄道協会作成）を路面電車まつりで配布しました。

③超低床車両運行情報等提供サービス「ドコネ」

超低床車両の運行情報を提供し、サービスの向上に努めました。

■サービス内容

- ・超低床車両の位置をパソコン、携帯電話、スマートフォンから確認できます。
- ・携帯電話、スマートフォンでは電停周辺のバリア情報（段差等障害物の情報）、観光情報等を知ることができます。
- ・ご乗車の際に支援を必要とされる方は、携帯電話から乗車意志を運転士に伝えることができます。



④運行情報の提供

事故、災害等で大幅な遅延が見込まれる場合に、お客様へ運行状況をお知らせし、サービスの向上に努めました。

■サービス内容

- ・[ナビネットメール](#) メール配信サービス
- ・[のりものinfo](#) 九州全般の公共交通機関についての情報提供
- ・[Facebook](#) 公式 Facebook での情報提供
- ・[twitter](#) 運行状況についての情報提供

⑤ 停留場への運行情報表示器設置

電車接近や遅延、運休などの運行情報を提供して快適にご利用いただき、自然災害など異常時の運行情報をタイムリーに伝達して安心してご利用いただくために、平成31年3月の長崎駅前と浦上車庫に続き、令和2年1月より新地中華街、市民会館（3系）、市民会館（4・5系）、平和公園、原爆資料館でも運用を開始しました。

■ サービス内容

(下図①) 3停留場前まで接近している電車の系統番号と系統色が表示されます。バリアフリー対応車両の場合は車椅子マーク付きで表示されます。

(下図②) 5停留場前まで接近している直近3両の系統と行先、到着までの予定時間が日本語と英語で表示されます。バリアフリー対応車両の場合は車椅子マーク付きで表示されます。

(下図③) 運行状況を日本語と英語で表示します。異常時の案内もこちらに表示されます。



⑥ nimoca（二モカ）導入

【運用開始日】

令和2年3月22日

【他の導入交通事業者と運用開始日】

松浦鉄道（令和2年3月1日）

長崎県交通局及び長崎県央バス（令和2年6月21日）

西肥自動車及びさせぼバス（令和2年6月28日）

【ポイント】

「カードポイント」ご利用運賃の2%がたまる

「ボーナスポイント」キャンペーンなどでたまる

【全国相互利用交通系ICカード】



nagasaki nimoca カードデザイン

**全国相互利用
交通系ICカードも
利用できます!!**



⑦新型コロナウイルス感染防止対策

新型コロナウイルス感染拡大防止として以下の対策を講じております。お客さまの安全を最優先に、感染拡大防止に努めてまいります。



乗務前の体温計測の実施



運転士マスク着用を義務化



窓開けや電停停車時のドア開放



全車両にビニール手袋を設置



運転席にビニールシートを設置



車内座席、つり革や手すり等の車内抗菌コーティング

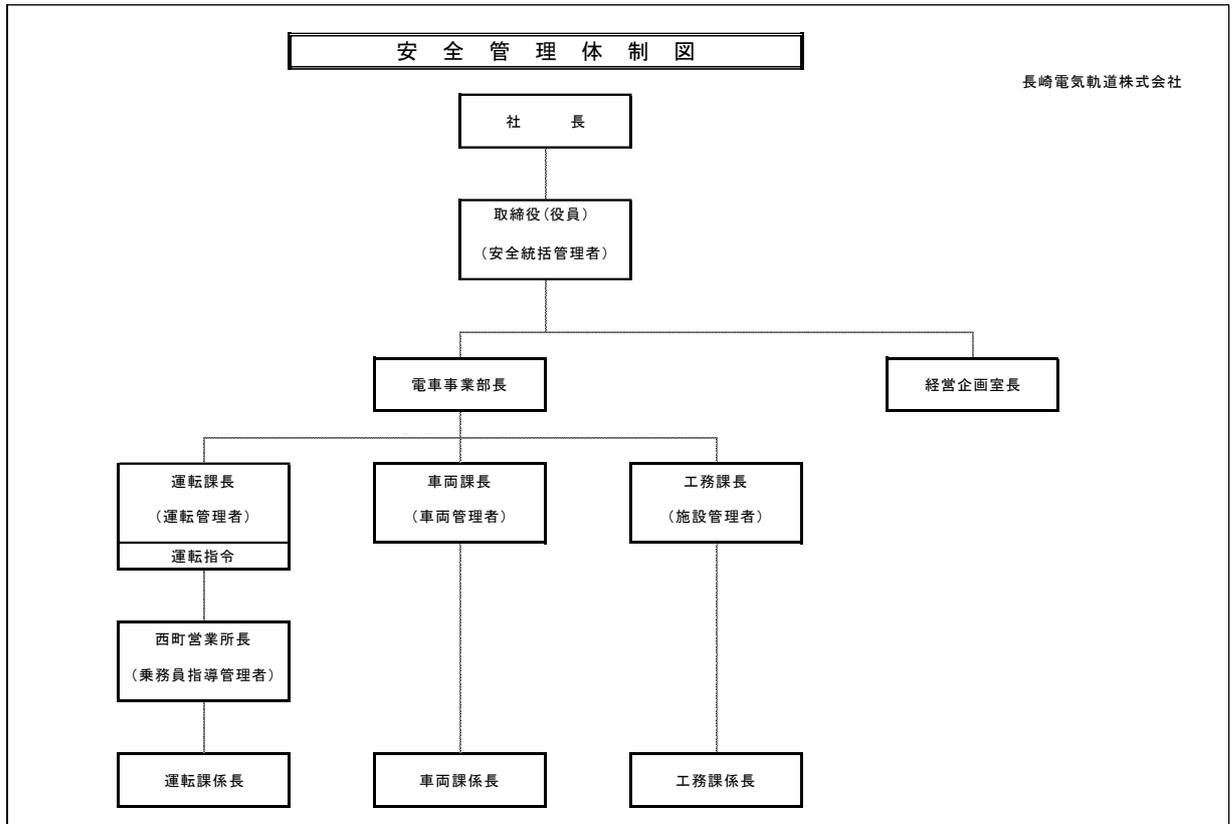
電車をご利用いただきました際のお気付きの点やご意見につきましては、電子メールや電話・お手紙等にていただいております。

こうしたお客様からの声を参考にさせていただき、安全面や経営面に活かしております。

電話：095-845-4111

メール：honsa@naga-den.com

安全管理体制



令和2年3月31日現在

各管理者の役割

社 長	輸送の安全の確保に関する最終的な責任を負う
安全統括管理者	輸送の安全の確保に関する業務を統括する
運 転 管 理 者	安全統括管理者の指揮の下、運転に関する事項を統括する
車 両 管 理 者	安全統括管理者の指揮の下、車両に関する事項を統括する
施 設 管 理 者	安全統括管理者の指揮の下、軌道施設に関する事項を統括する
乗務員指導管理者	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

安全報告書へのお問い合わせ

安全報告書に関するご意見、ご感想はこちらまでお寄せください。

長崎電気軌道株式会社

総務部 総務課

電話 095-845-4111

FAX 095-843-2609

電子メールアドレス honsha@naga-den.com