

# 名古屋鉄道

## 安全輸送確保への取組み

平成30年9月25日



# 会社概要

---

■ 創業	明治27年(1894年)6月25日
■ 設立	大正10年6月18日
■ 本社所在地	名古屋市中村区名駅一丁目2番4号
■ 資本金	951億48百万円 (平成30年3月末現在)
■ 事業内容	鉄軌道事業、開発事業
■ 従業員数	5,072人 (平成30年3月末現在)

# 鉄軌道事業



平成30年3月31日現在

■ 営業キロ	444.2 km
■ 輸送人員(1日) (平成29年度)	約107万人
■ 保有車両数	1,072両
■ 駅数	275駅

# 安全に対する取組みの見直しが必要となった出来事

---

平成27年6月3日

名古屋本線

岐南駅付近において

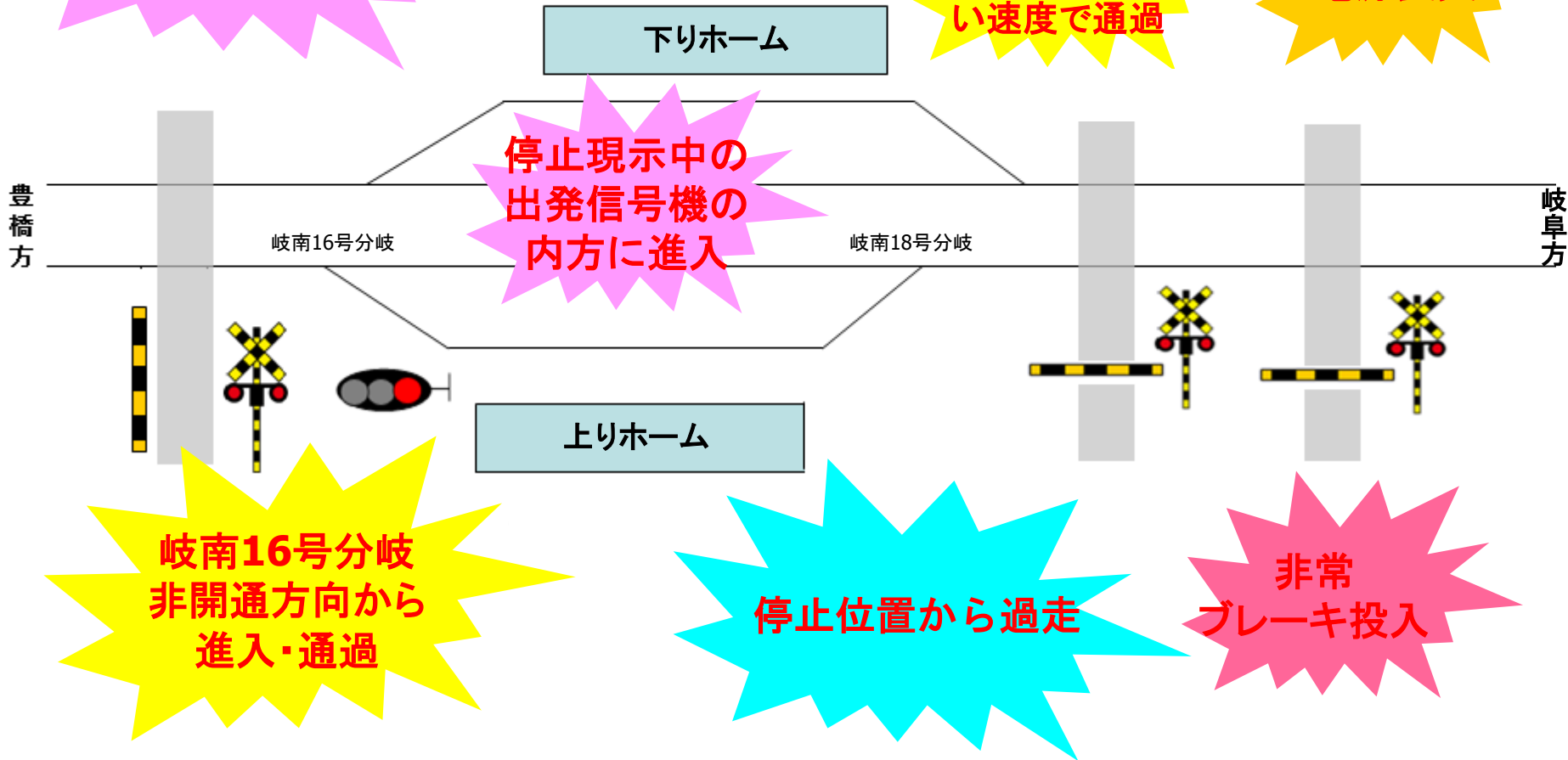
インシデント発生

# 岐南駅インシデントの概要

遮断が完了していない  
踏切を通過し停止

岐南18号分岐  
制限速度よりも高  
い速度で通過

電源喪失



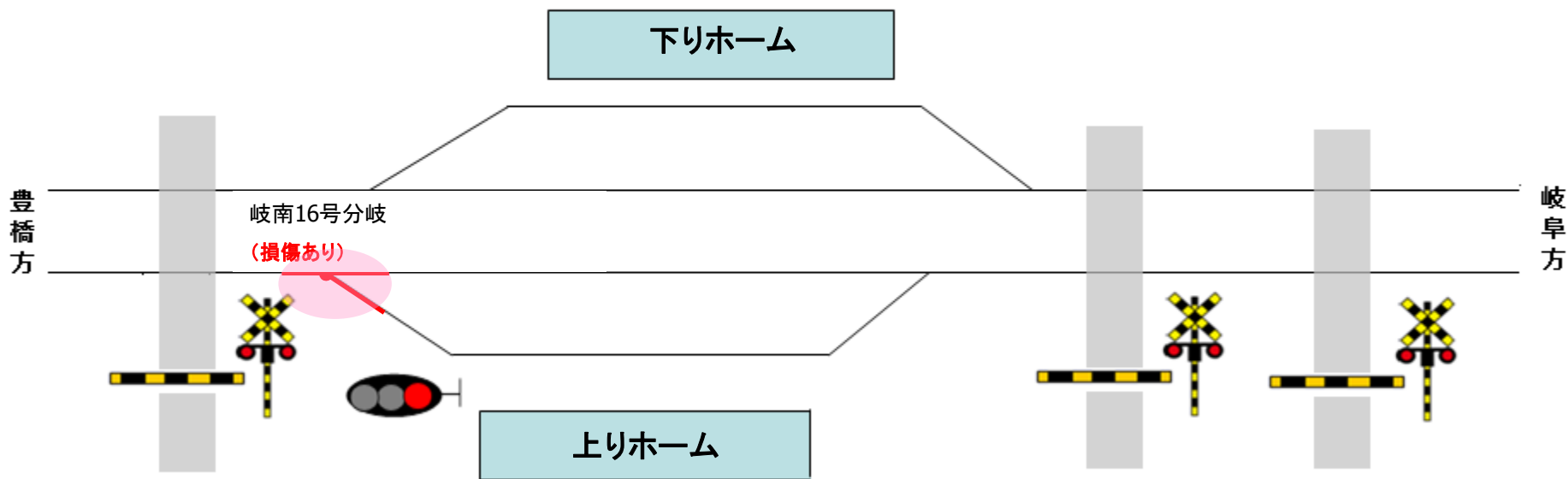
停止現示中の  
出発信号機の  
内方に進入

岐南16号分岐  
非開通方向から  
進入・通過

停止位置から過走

非常  
ブレーキ投入

運転士は直ちに、この旨を運転指令に無線通報  
同指令の指示により、車両電源「入」及び、ブレーキ状態の確認を実施  
6分延で**運転を継続**した



# 運転再開時の問題点

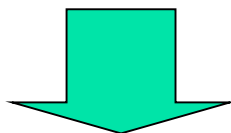
正確な状況把握ができないまま、運転を再開させた

- 車両不具合（電源喪失）を発生させたが、当該車両をその後も営業列車として終着駅まで運転を継続させた
- 当該列車は遮断完了していない踏切を通過したが、踏切の安全確認を実施しなかった
- 破損したポイントの点検を実施せずに、後続の通過列車を3本運行させた

# 本事象の背後要因

---

- 乗務員は、ブレーキが利かず過走したことに動揺し、正しい状況の把握と報告が出来なかった
- 運転指令は、駅通過による旅客救済に意識が集中し、確実な現地状況の把握が出来なかった
- 列車無線を聞いていた者もいたが、異常が発生している事に確信を持たず、指摘することが出来なかった



教育・訓練が実業務に生かされていない



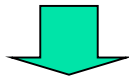
# 教育のあり方の見直し

---

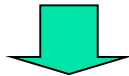
- ・ 本質を理解させる教育と成果確認の徹底

「教えたから大丈夫から、  
これができるから大丈夫へ」

I 本質を教え、理解させる

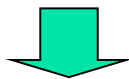


II 試問やテストによる理解度確認



III 実業務での成果確認

または、一定期間をおいた理解度の再確認



できるまで繰り返し教育し、定着させる

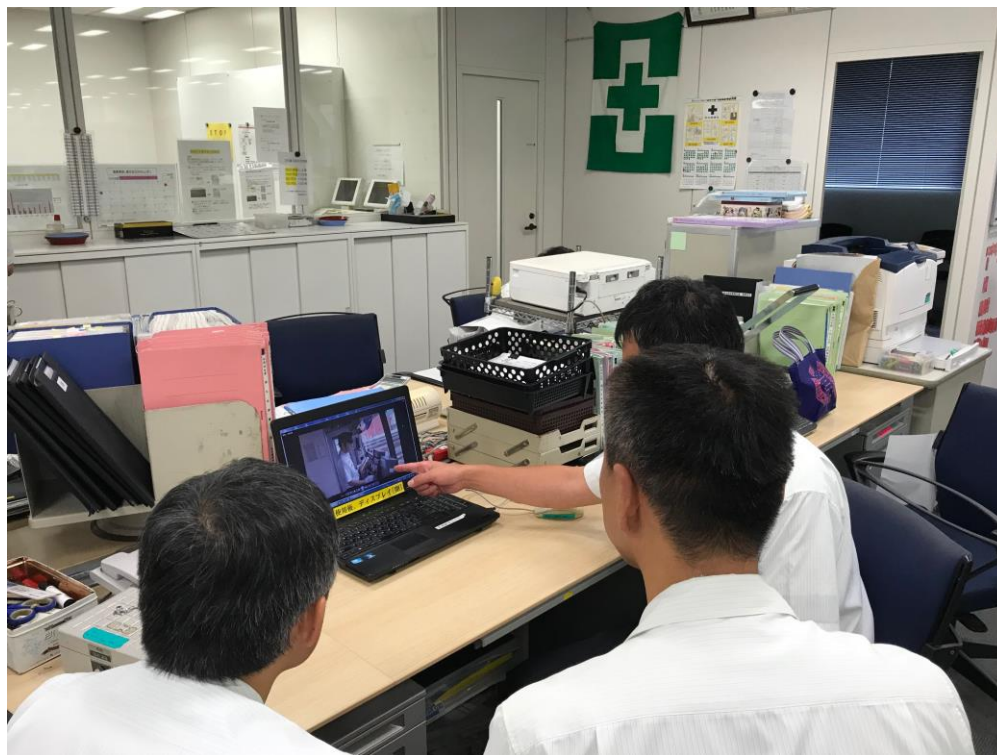
# I 本質を理解させる教育

- 規則や点検項目を教えるだけでなく  
規則等が定められた背景・経緯を教える
- 規則の逸脱や点検項目  
の異常値が事故や障害  
に繋がる危険性について  
教える
- …等々



## Ⅱ 教育後の理解度確認

- 教育を行った後には試問やテストを行い、理解度確認を実施
- 間違えた箇所等は、理解できるまで繰り返しフォロー教育を実施



### Ⅲ 実業務における成果確認

---

- 教育内容が実業務に生かしているか、係員が確実に理解されているかの成果を確認するため、現場管理者による保安診断、夜間・早朝取扱い確認、質問形式確認等を実施
- 成果確認において出来ていないところは、出来るまで繰り返し教育を行い、定着を図る

# 乗務員の成果確認事例

## ■ 乗務員の異常時対応力の向上

机上による教習内容が実践できるか確認する目的として

- 運転シミュレーターでの教育・訓練
- 異常時を想定した実車（臨時列車）での教育・訓練



〈運転シミュレーター訓練風景〉



〈実車を用いた訓練風景〉



# 運転指令の成果確認事例

## ■ 異常時における指示・伝達力の向上

- 現場状況を確実に把握し、適切な指示・伝達を行うため、運転指令員と乗務員、及び駅係員間で合同通話訓練を年1回、全員対象に実施
- 異常時に伝達すべき情報の理解と、復唱による相互確認を実践



〈通話訓練風景〉



# 更なる安全意識向上への取組み

- **部門を跨いだミーティングの実施**

管理者だけでなく、中堅層による部門間連携を図り、お互いの業務への理解を深めている

- **報告の重要性を理解させ、報告を習慣化**

ヒヤリ・ハット活動を活性化させる等報告する習慣を身につけさせている

- **情報共有の取組み**

乗務区にて「グループ懇談」の導入  
グループ討議を通して積極的に危険を学び、全員で経験や工夫を共有する

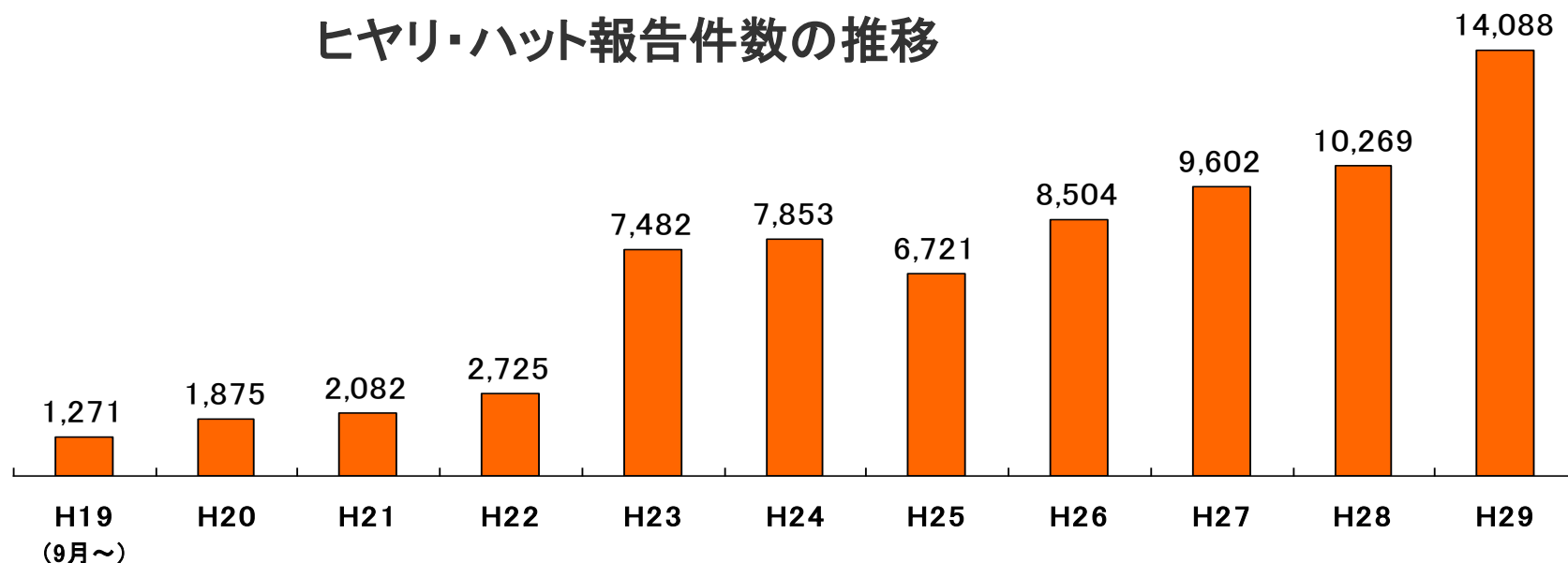


〈グループ懇談風景〉

# 取り組みの効果

- 報告の重要性を理解させ、報告を習慣化させる  
取り組みの一環としてヒヤリ・ハットの取組みを強化
- 平成29年度は14,088件が報告された

ヒヤリ・ハット報告件数の推移





## ■ 調査結果

「安全最優先」「関係法令の遵守」「情報伝達及びコミュニケーション」「教育・訓練」「事故、ヒヤリ・ハット情報等の収集・活用」「継続的改善(PDCA)」の6つの項目について鉄道従業員約4,000名を対象に無記名による調査を実施

- ・ 安全最優先や法令遵守の重要性については高く認識されていた
- ・ ヒヤリ・ハットを含め報告の重要性に対する意識や、自身の実際の行動について大きく改善がみられた
- ・ 事故や災害が発生した際にとるべき行動が想定できるとの回答が増加した

# 安全意識調査

第1回：平成27年実施

第2回：平成29年実施

## ■ 調査結果

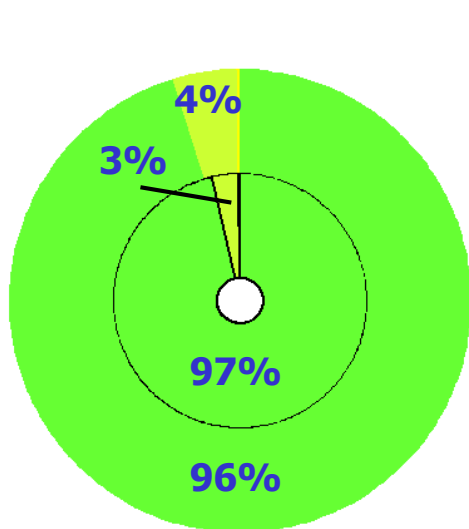
※グラフ内円がH27、グラフ外円がH29の調査結果

■ そう思う

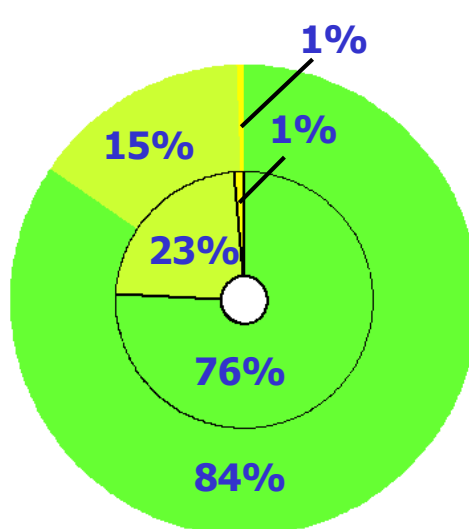
■ どちらかというと思う

■ あまりそう思わない

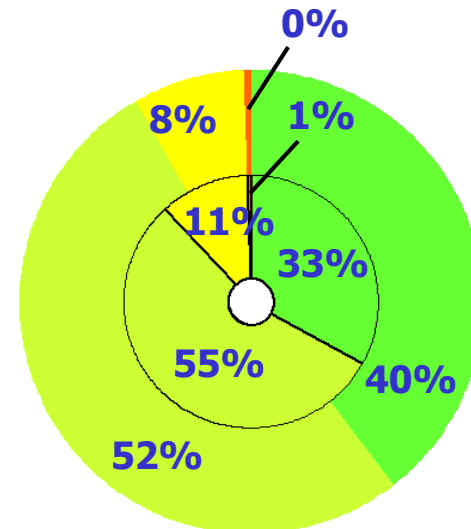
■ 思わない



安全最優先の重要性



報告の重要性



事故・災害時にとるべき  
行動についての理解

# 安全統括管理者として

## ■ 安全統括管理者巡視

- 四半期に1回、各職場の巡視を行い、コミュニケーションの確保に努めている
- 各部署会議体への参加のほか、談話形式で職場の課題等、直接意見を聞いている



〈部門会議への参加風景〉



〈談話風景〉

安全最優先の徹底による、安全輸送の確保こそが、当社が事業を継続するための最大の基盤であり、名鉄グループ全体の信頼の源である



ご清聴ありがとうございました