

2022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。

また、令和3年4月より自然災害に対して、運輸防災マネジメントを強化し、災害発生時においても、輸送の安全、安定輸送を確実なものとするための、「運輸防災の基本方針」を定めております。

〔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。

〔運輸防災の基本方針〕

私たちは、お客様、社員の安全確保を最優先とし、規程を遵守するとともに状況に応じて自ら考え、最も安全と思われる行動をとります。また、会社の機能、業務の維持・継続に努め、事業継続のための体制づくり及び具体的な対策を講じます。

令和3年度の運転事故等の発生状況

令和3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
R3年度	0	0	1	0	0	0	1	0

運転事故への対応

(1) 道路障害事故（1件）

発生日及び場所 令和3年6月28日 旭大橋入口交差点

事故状況 長崎駅前停留場から五島町停留場へ向け進行中、旭大橋入口前交差点において、同一方向に進行中の普通乗用車が後方不確認のまま、転回のため電車前方約10mの軌道敷内に進入し接触した。

接触の際、普通乗用車の右前タイヤが破損した状態で電車前台車1軸目付近に嵌まり込み、普通乗用車の移動に約59分を要した。

再発防止及び教育

- 1) 当該運転士に対し、交差点への注意配分と輸送の安全について教育
- 2) 道路管理者・警察・当社の3者において道路診断を実施

(2) 輸送障害事故（1件）

発生日及び場所 令和3年5月26日 大学病院渡り線

事故状況 川口町商業施設建設に伴う夜間作業において、120tクレーン車の片付け作業中、クレーンブームを収納する際に誤って、ジブを路面電車の架線に引掛け、大学病院渡り線付近の上り側架線を切断した。

当該事故により始発より41分後の6時51分に運行を開始したが、1号系統及び3号系統40本が始発から運休となった。

再発防止及び教育

- 1) クレーン会社に対しジブムーブ収納作業時の取り扱いについて教育を要請

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3年度は下記4項目について重点的に取組みました。

1. 軌道施設の安全強化

巡視作業の充実化を図るため日々の巡視作業及び区間毎の定期的な車上・徒歩巡視の実施、安全意識や資質の向上を図るため、毎週初めにミーティングや作業前ミーティングを実施し、また講習会等の受講や研修会を実施しました。さらに施設の延命・安全強化のため、効率的且つ精度の高い軌道検測装置による測定を実施しました。

2. 車両故障の削減

各検査における部品の更新や分解手入れ、木製ドアからステンレス製ドアへの素材変更、木製ドアにおいては検査終了後、2名体制での最終点検の実施、点検整備における個別技術のフォローアップ指導教育の実施や整備作業の手順・方法の見直しによる作業の均一化・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、故障削減に繋がりました。

3. 運転事故の削減 ～重大事故・インシデント撲滅～

安全重点施策について目標数字を定め、目標達成のための具体的取組みの一つである安全意識向上を図るべく、事故防止強化区間の設定、班別ミーティングにおける事故防止の具体的取組みなどのPDCA活動の活性化、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、会社の現状やお客様のご意見を把握した中で、各々が取り組まなければならないことを考えさせるなど年間を通して意識の向上と能動的思考に努めました。また、他社局における重大事件事案等について、同種事故防止のための周知通達、ヒヤリハット画像への注意コメント挿入による道路状況の変化に対する気づきと防衛意識の向上を図りました。さらに、事故発生率が高い、運転経験5年未満運転士を対象に実車にて全線における危険箇所の見直しと運転操作についての安全教育を実施しました。

4. 安全運行を確保するための対策の強化

コロナ感染症による事業継続危機の発生を想定し、社内での感染拡大を防ぐため、ビニール幕の設置、アルコール・抗原検査キットの備蓄、ワクチン接種の手配、会議室パターションの更新などに取り組んだ結果、社内での感染ゼロの達成に繋がっています。

また、社員の健康管理におけるサポートを充実させるため健診項目の見直しを行い、より充実した項目で健診を行うことで安全運行を確保するための対策の強化を図りました。さらに自然災害につきましても、起こりうる危機やそれに伴うリスクのリストアップを行い、事業継続危機を基に必要とされる衛生用品及び被災対策に関する備品の備蓄や、危機を未然に防ぐための対策を行いました。

輸送の安全確保への取組み

(1) ソフト面での取組み

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、四半期毎に開催しています。重要なコンプライアンス事項に関する会議・協議・決定・情報交換・連絡・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、コンプライアンスを適正に履行するとともに、各部門の安全管理体制等について内部監査を実施しています。

◆安全推進委員会

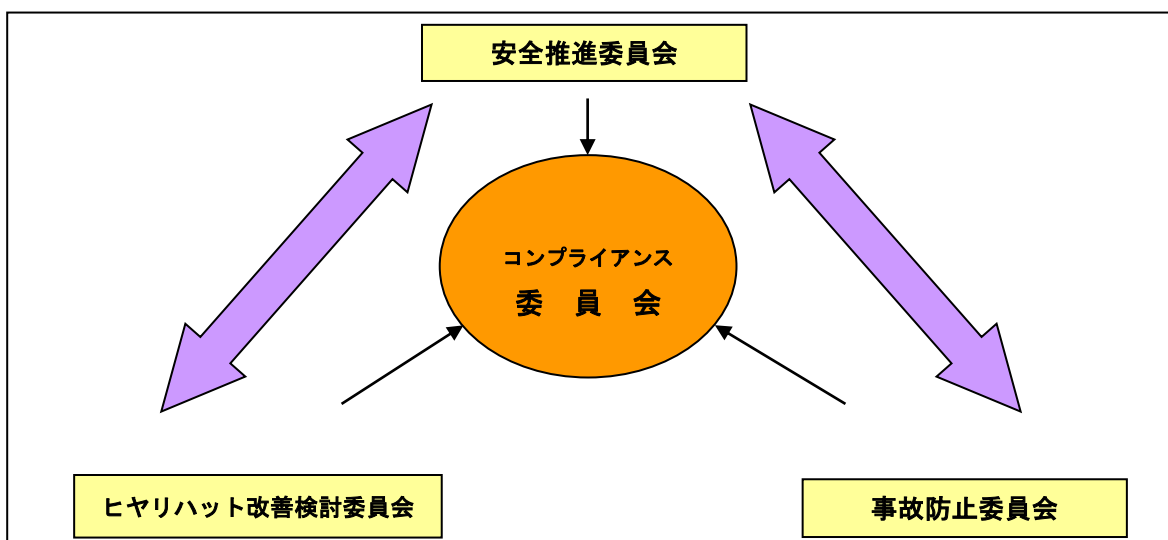
軌道経営の根幹をなす「安全」を追求し安全輸送の確保を最優先するため、社長をはじめ安全統括管理者、各部管理職を委員とした「安全推進委員会」を毎月実施し、ヒヤリハット改善検討委員会や事故防止委員会から抽出された問題点や解決策について審議し、再発防止に努めております。また、運転部門及び技術部門より現業職員を毎回オブザーバーとして出席させ、安全意識の高揚を図るとともに現業職員と経営トップとが直接対話できる場を提供しています。

◆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、運転事故等の原因究明、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3年7月5日～7日、7月14日～16日、12月6日～11日実施）



社長・常務の訓示の様子



運転課研修会の様子

(2) 工務部門（令和3年7月6日、12月20日実施）

軌道法や各種心得の周知のための研修会や過去の重大事故等の再発防止対策について再認識・再周知の研修会、及び事故等を想定した実地訓練を実施し、更なる安全意識の高揚と技術力向上を図りました。また近年、外注化が進み後継者育成機会の減少を踏まえ、実務経験を積ませるための工事立会等を定期的の実施し技術力向上を図りました。



工務課研修会の様子



実地訓練の様子

(3) 車両部門（令和3年7月5日・14日・16日、8月23日・25日・27日、12月6日～11日、令和4年3月30日実施）

安全重点施策の取組みについて再度周知し、取組みに対する意識向上及び車両故障の削減を図りました。また、新たに導入した6000形における実地訓練を行い、車両整備心得に基づき定めている車両検査限度について改訂し、万全な車両保守体制の構築を図りました。



車両課研修会の様子



実地訓練の様子

③経営トップの社内巡視

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3年12月10日実施）



社内巡視の様子

④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（大橋停留場）



安全統括管理者立哨の様子（大橋停留場）

⑤安全講話

年度初めに各職場に対して、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。

⑥ヒューマンエラー対策研修会

ヒューマンエラーを完全に無くすことはできないことを理解させ、そのうえで、どのような思考や対策が必要なのかを考えることにより、規定・内規等を遵守することの重要性やヒューマンエラーに対する意識の向上を図り、重大事故を未然に防ぐ環境作りを醸成させることを目的として実施しました。（令和3年5月17日～22日実施）



ヒューマンエラー対策研修会の様子

⑦若年者運転士業務研修会

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に安全意識と知識の向上及び異常における適切な処置が行えるよう、業務研修会を実施しました。(第1回：令和3年9月14日・16日・24日【実地教育】第2回：令和4年3月14日・16日・30日【机上教育】)



若年者運転士研修会の様子

⑧熟年者運転士業務研修会

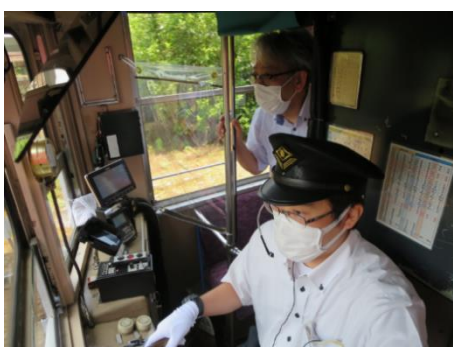
50歳以上の運転士を対象に熟年者特有の事故について研修会を実施し、事故防止に係る経験に基づいた防衛運転への安全意識向上を図りました。(令和4年3月28日実施)



熟年者運転士研修会の様子

⑨速度感養成研修会

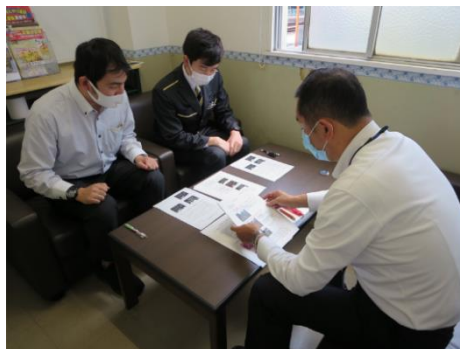
安全な速度と方法についての意識の向上を図ることを目的として、速度感覚及び距離感覚の是正並びに法定速度遵守の意識付けを行いました。(令和3年6月14日～7月10日実施)



速度感養成研修会の様子

⑩個人面談業務研修会

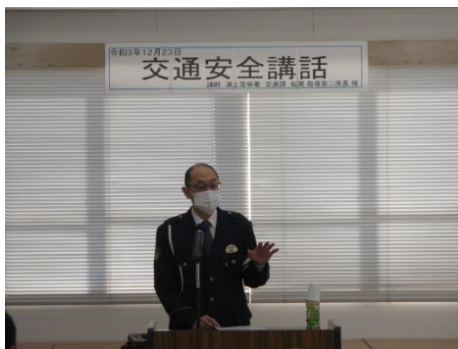
車両衝突事故再発防止を目的として、個人別に取り扱い教育を実施しました。
(令和3年10月25日～11月25日実施)



個人業務研修会の様子

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。(令和3年12月17日実施)



交通安全講話の様子

⑫合同異常時想定訓練

車両脱線事故を想定した中で、情報共有の流れや連絡体制の確認など、全部門で訓練を実施しました。(令和3年12月20日実施)



合同異常時想定訓練の様子

⑬消火訓練

火災発生時の対応及び、水消火器を使用した初期消火訓練を全部門合同で実施しました。
(令和3年12月20日実施)



消火訓練の様子

⑭運転部門異常時想定訓練

テロ事案を想定し、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3年12月14日実施)



運転部門異常時想定訓練の様子

⑮その他

上記のほか、ドライブレコーダーを活用し、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を行い、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。

- ・平和公園～下の川曲線BC間（上線）軌道整備工事（写真A）
- ・北郵便局前～浦上百貨センター間（下線）軌道整備工事
- ・新地町長崎バス本社前～メディカルセンター間軌道整備工事
- ・メディカルセンター～ホテルニュータンダ間軌道整備工事（写真B）
- ・長崎駅前分岐器更新工事（写真C）
- ・賑町横断箇所接続軌道化工事

(写真A)



(施工前)



(施工後)

(写真B)



(施工前)



(施工後)

(写真C)



(施工前)



(施工後)

②電気工事を4件実施しました。

- ・新設軌道（西33A・34A・35A）鉄柱建替工事
- ・諏訪神社～蛸茶屋車庫間電車線張替工事
- ・電車線部分張替工事
- ・西浜町交差点周辺横スパン線張替工事

③その他補修工事を1件実施しました。

- ・原爆資料館電停塗装補修工事

④その他の重点施策

(1)線路及び電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3年度各月テーマ

線路	電停・軌道の美化	4月、11月、3月
	軌道工事箇所の特検強化	5～6月、9～10月、2月
	電停・軌道変化等特検強化	7～8月
	軌条損傷箇所発見強化	12～1月
電路	変電所周囲特検強化	4月
	電停設備特検強化	5月、10月
	電車線ハンガーの傾き特検強化	6月
	電車線弛み特検強化	7～9月
	軌道工事箇所の特検強化	11～3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。

⑤接触事故防止

全線における危険箇所特検等を踏まえ以下の対策を講じました。

(1)注意喚起路面標示

- ・原爆資料館停留場横断箇所安全対策

川口町商業施設開業に伴う横断箇所の人流の増加や動向を考慮し、路面電車との事故防止を図るため、緑色標示とストップマークの更新及び補修を行いました。歩道と軌道との明確化、路面電車接近警告音等、軌道敷横断における注意喚起により安全性が向上されています。



施工前



施工後



- ・停留場転落防止対策

停留場と軌道敷部を明確し、停留場からの転落防止を図るため、全停留場縁端部に黄色塗装を施工しました。(再塗装)

(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、国の定める基準に従い、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厳正に行い、飲酒運転の根絶に努めています。なお、これらの結果は自動的に管理簿に反映され管理しています。



(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・設備の増強・改善

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、電車の運行状況や位置情報、イベント情報などをリアルタイムに配信し、利便性の向上を図ると共に、バリアフリーの更なる促進に取り組んで参りました。

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ドライブレコーダーの活用

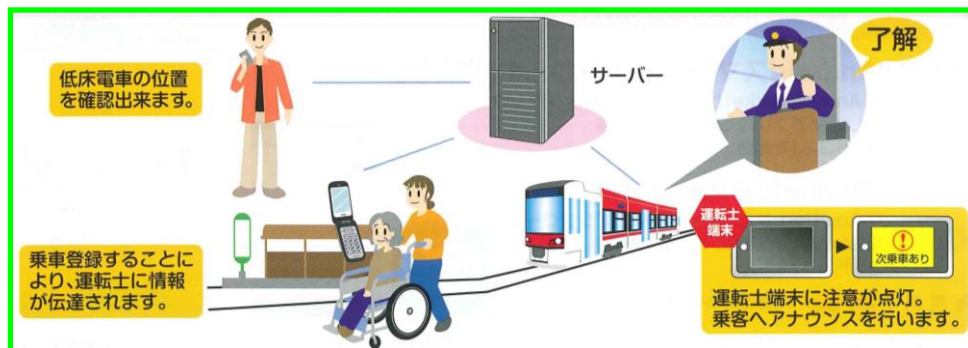
平成24年設置以降、事故・トラブル等の確認及び事故分析、原因究明、ヒヤリハット情報の収集を行い、安全運行に資するために活用し、お客様の安全輸送に役立てています。

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ています。

■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。



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

- ・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
- ・twitter 運行状況等の配信
- ・YouTube 車両位置情報ライブ配信
- ・公式LINE 運行状況等の配信
- ・停留場サイネージ 運行情報等の配信（下記⑤参照）

LINE
長崎電気軌道
公式アカウント
はじめました!!



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(長崎駅前・浦上車庫)、令和2年1月(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)、令和3年3月(桜町・大波止・出島)、令和3年12月より浦上駅前・茂里町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 低床式車両の導入

令和4年3月に低床式車両 6001号を導入しました。導入によりバリアフリー対応の保有車両は7両となりました。



6000形 6001号



車いすスペース2箇所



単車型低床車両としてのロングシート運用は世界初

⑦行先表示器LED化

従来のフィルム巻取式の行先表示器からLED式行先表示器に3両変更しました。
更新により、多言語による行先の表示が可能となりました。



1507号



5001号



5002号

⑧ICカードの運用

令和2年3月22日より全国相互利用交通系ICカード「ニモカ」を運用しています。
1枚のカードで電車もバスもご利用可能でお客様の利便性が向上されています。



nagasaki nimoca

全国相互利用
交通系ICカードも
利用できます!!



⑨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



マスク着用を義務化



窓の開放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



つり革や手すり等の抗菌コーティング

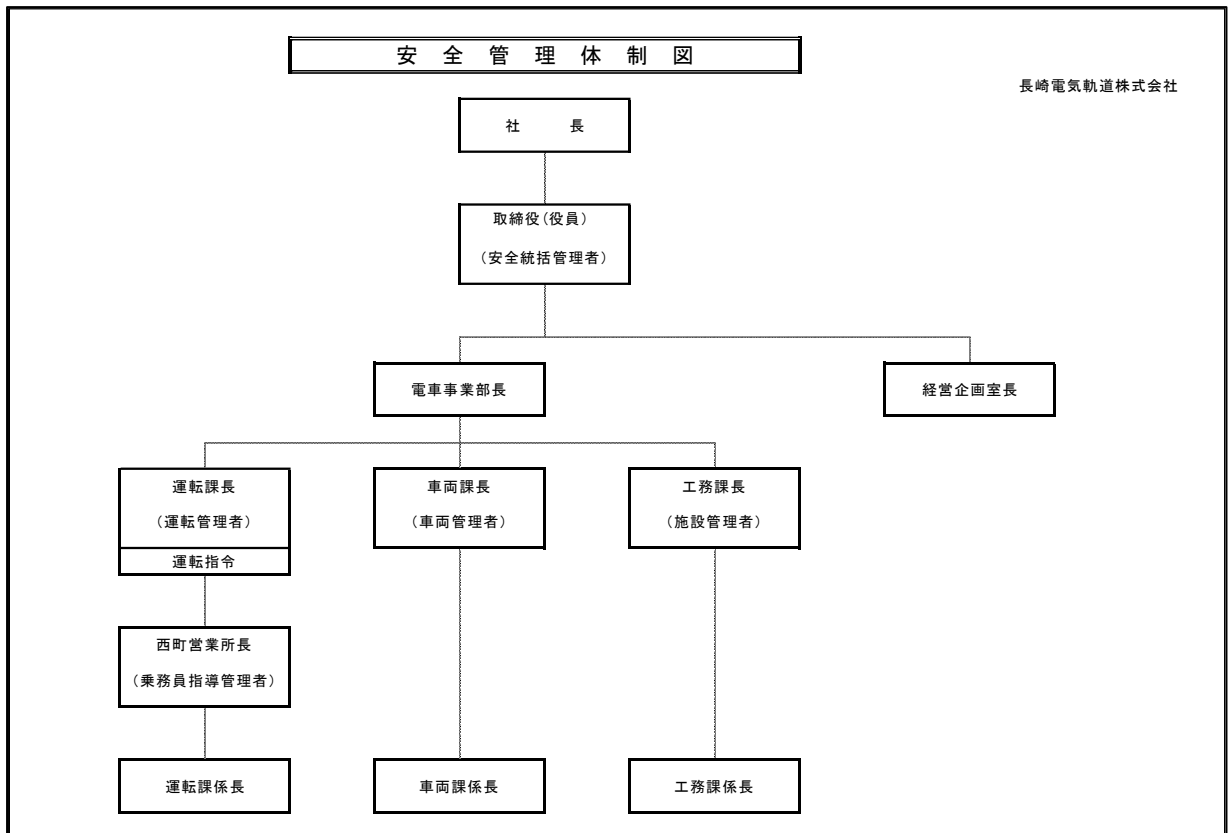
電車をご利用いただきました際のお気付きの点やご意見につきましては、電子メールや電
話・お手紙等にていただいております。

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：honsha@naga-den.com

安全管理体制



令和4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