

安全報告書

2020年



北九州高速鉄道株式会社

安全報告書目次

1	ご利用の皆様へ	1
2	安全に関する基本的な方針	2
3	事故等の発生状況	
	(1) 運転事故	3
	(2) インシデント	3
	(3) 輸送障害	3
	(4) 電気事故	3
	(5) 行政指導等	3
4	安全重点施策及び進捗状況	
	(1) 設備、車両関係	4～7
	(2) 教育、訓練	8～10
	(3) 安全に関する会議の開催	10
	(4) 他社事故情報及びヒヤリハット情報の収集と活用	10
5	安全管理体制	
	(1) 安全管理組織	11～12
	(2) 安全管理方法	12
6	安全対策の実施状況	
	(1) 乗務員養成教育	13
	(2) A T C (自動列車制御装置) について	13
	(3) デッドマン装置について	13
	(4) 安全に関する現場等における取り組み	14
	(5) 内方線付き点状ブロックの設置について	15
	(6) 監視カメラ、録画映像機能について	15
	(7) A E D (自動体外式除細動器) の全駅設置	15
7	北九州モノレールをご利用の皆様へのお願い	
	(1) ホーム下は高電圧で非常に危険です	16
	(2) 整列乗車のお願い	16
	(3) ドア開閉時の注意について	17
	(4) 走行中の危険防止について	17
	(5) 非常通報装置	17
	(6) 列車非常停止ボタンと連絡電話	18
	(7) スマートフォン等の安全なご利用について	18
8	北九州モノレール沿線で工事等をされる方へお願い	19
9	ご連絡先	20

1 ご利用の皆様へ

平素から、北九州モノレールをご利用いただきまして誠にありがとうございます。

当社は、1985年開業以来、安全・正確・快適な公共交通機関として、地域とともに発展するモノレールを目指し事業運営を行っております。

さて、当社は、「安全安定輸送こそ交通事業者である我社の経営の根幹である。我々は、人命を最優先とし、社員一丸となって輸送の安全確保に努める。」という安全方針のもと、中期経営計画では、無事故で運行するため、社員一人一人が安全輸送のために何をすべきかを考え、課題があれば必ず解決する、不測の事態が発生した場合に備え定期的に訓練を実施する、さらには潜んでいる危険を事前に摘み取るなどの活動を推進しております。

しかしながら、近年では、各地で風水害、雪害、地震等の自然災害が多く発生し、鉄道業界全体での輸送障害は増加傾向にあります。そのような状況を踏まえ、自然災害だけでなく、不測の事態にも迅速・適確に対応できるよう、社内訓練及び消防や警察などの関係機関との合同の訓練も継続して実施してまいります。

また、社内教育や外部専門機関による各分野の専門知識の教育等を実施することで、お客様の安全を第一に考えて行動できるよう、社員の安全意識の向上も徹底してまいります。

今後も、これらの教育訓練をさらに充実したものとし、開業以来積み重ねてきた重大事故ゼロの継続に取り組み、お客様の信頼を損ねることなく安全運行に努めてまいります。

本報告書は、2019年度の当社の安全に対する取組みや考え方について、ご利用のお客様や沿線の皆様に広くご理解をいただくとともに、皆様の率直なご意見、ご感想を今後の安全輸送の推進に役立てたいと考え作成したものです。

これからも安全管理体制の強化に努め、皆様の生活の一部として信頼して乗車いただけるモノレールを目指し全社一丸で努力して参りますので、引き続きご支援を賜りますようお願い申し上げます。

北九州高速鉄道株式会社

代表取締役社長 青藤 淳



2 安全に関する基本的な方針

安全方針

安全安定輸送こそ交通事業者である我社の経営の根幹である。我々は、人命を最優先とし、社員一丸となって輸送の安全確保に努める。

輸送の安全を確保するための基本的な方針（行動規範）

- （１）規則を遵守し厳正、忠実に職務を遂行します。
- （２）常に輸送の安全に関する状況を理解するよう努め、不安があれば必ず報告、相談します。
- （３）推測によることなく必ず確認し、疑義のある時は最も安全と思われる取り扱いをします。
- （４）情報は漏れなく迅速、正確に伝えます。
- （５）常に問題意識を持ち、不安全要素を未然に排除します。

なお、この基本的な方針は業務の実施状況等を踏まえ、必要に応じて見直してまいります。

3 事故等の発生状況

(1) 運転事故

2019 年度に運転事故は発生していません。

年 度	2015	2016	2017	2018	2019
運転事故	0	0	0	0	0

(2) インシデント（運転事故が発生する恐れがあると認められる事態）

2019 年度にインシデントは発生していません。

年 度	2015	2016	2017	2018	2019
インシデント	0	0	0	0	0

(3) 輸送障害（30分以上の遅延及び運休）

2019 年度に輸送障害は発生していません。

年 度	2015	2016	2017	2018	2019
輸送障害	2	1	0	0	0
設備故障等	1	0	0	0	0
自然災害等	1	1	0	0	0
第三者行為等	0	0	0	0	0

(4) 電気事故

2019 年度に電気事故は発生していません。

年 度	2015	2016	2017	2018	2019
電気事故	0	0	0	0	0

(5) 行政指導等

2019 年度に行政指導等を受けた事象はありません。

4 安全重点施策及び進捗状況

車両、保安設備等の更新及び保守点検を計画的かつ適切に実施すること、並びに係員に対して各種教育、訓練を実施すること等により、安全方針を実行し、安全・安定輸送の確保、向上を図るため、次の項目を安全重点施策として取り組んでいます。

また、安全に関する目標として「鉄道運転事故及びインシデント」及び「係員の取扱い誤り（ヒューマンエラー）」の年間ゼロを掲げ、全社員で取り組んでいます。

（１）設備、車両関係

安全運行の維持、向上を図るため、次の取り組みを行っています。

ア 2019年度の計画及び進捗状況

	項 目		計 画	進捗状況
電 気 設 備	①	分岐器	修繕工事を実施する	実施済み
	②	高配ケーブル 通信ケーブル トロリー線	張替工事を実施する	高配ケーブル をき電ケーブ ルに変更し実 施。その他は 実施済み
	③	変電設備	北方変電所機器更新	更新中
軌 道 施 設	④	モノレールのインフ ラ構造物 （駅舎、軌道桁、支 柱等）	長寿命化対策（劣化対策、耐震） を実施する	実施済み

① 分岐器

平和通駅、競馬場前駅、企救丘駅の分岐器装置の取替え及び補修を行いました。



分岐器サーボリフター取替



分岐器駆動装置取替

② き電ケーブル、通信ケーブル、トロリー線

経年により老朽化の進んだ、き電ケーブル、通信ケーブル、トロリー線（電車線）の張替工事を行いました。



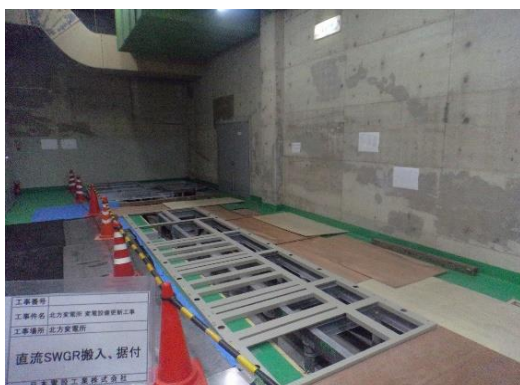
き電ケーブル張替作業



トロリー線（電車線）張替作業

③ 変電設備

経年により老朽化の進んだ、北方変電所の機器を更新中です。



④モノレールのインフラ構造物（軌道桁、支柱等）

長寿命化対策として、鋼構造物の塗替、PC 軌道桁の不陸対策（走行面の段差修正）等を行いました。

（a）耐震補強

・RC（コンクリート）支柱の補強

徳力公団前～徳力嵐山口間の RC 支柱 4 本について、柱をコンクリートで巻きだてる工法で、地震対策を行いました。



施工前

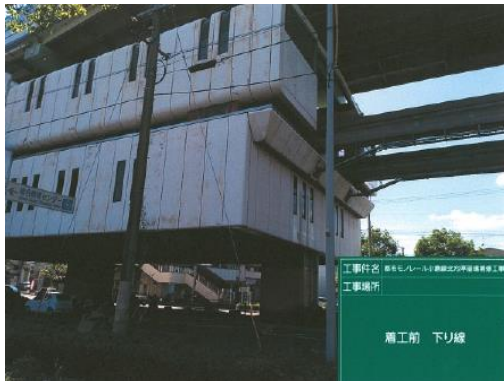


施工後(支柱が太くなっています)

（b）劣化対策・修繕対策

・駅舎の補修

平和通駅南口・北方駅において、駅舎の補修を行いました。



施工前



施工後

- RC 支柱の補修

徳力公団前～徳力嵐山口間で、4 本の RC 支柱のひび割れ注入及び剥落防止工並びに表面含浸工を行いました。



施工前



施工後

- 鋼構造物の塗替

香春口三萩野～企救丘間で、5 橋梁及び 21 橋脚の塗替を行いました。



施工前



施工後

イ 2020 年度以降の計画

	項 目	計 画
電 気 設 備	分岐器	計画的に更新
	工作車（クレーン車）	2021 年度に 1 台更新
	変電所の主要機器	計画的に更新
	高配ケーブル・電車線・き電ケーブル・通信ケーブル	計画的に更新
軌 道 施 設	モノレールのインフラ構造物（駅舎、軌道桁、支柱等）	計画的に長寿命化対策（劣化対策、耐震）を実施する

(2) 教育、訓練

異常時における一人一人の対応能力を向上させることと、係員同士の協力及び連携を身につける取組みを実施しています。

ア 人材教育

各職場において、業務研修会、安全会議等を定期的に行い、運転関係業務の教育、安全教育等を実施しています。また、外部専門機関等により、各分野の専門知識の教育及び安全教育を実施し、係員の知識及び安全意識の向上を図っています。

また、安全管理体制の確立・維持に向けて、安全管理要員に対し、運輸安全マネジメント体制の教育・訓練の充実を図ることで、よりいっそうの安全運行に努めています。

イ 運転事故復旧総合訓練

毎年、運転事故、車両故障等を想定しての総合訓練を全社的にを行い、万一の事故に備え、安全、正確かつ迅速に作業が行えるように訓練を実施しています。

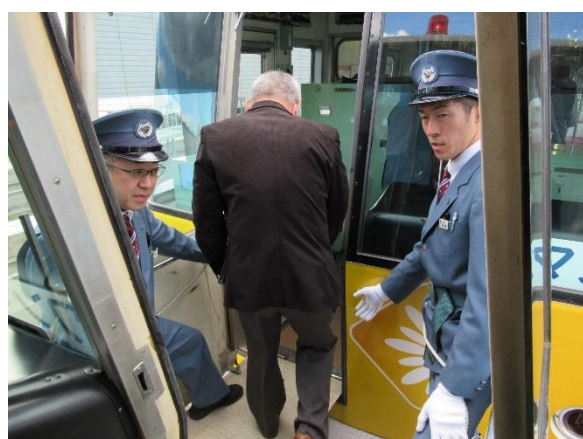
2019 年度は走行中の列車がクレーン車と接触したことを想定して、連絡通報、お客さまの避難誘導、事故対策本部設置、列車を収容するための各種点検、広報対応の訓練を基地構内で11月に実施しました。



事故対策本部の設置



救援列車と打ち合わせ



損傷列車から救援列車へお客さまの誘導



損傷車両の応急処置

ウ 現業各課対応訓練

不測の事態が発生したと想定した訓練を現業各課が実施しました。



変電所連絡用断路器操作訓練



ホーム下救出訓練



大地震を想定とした列車台車回り緊急点検

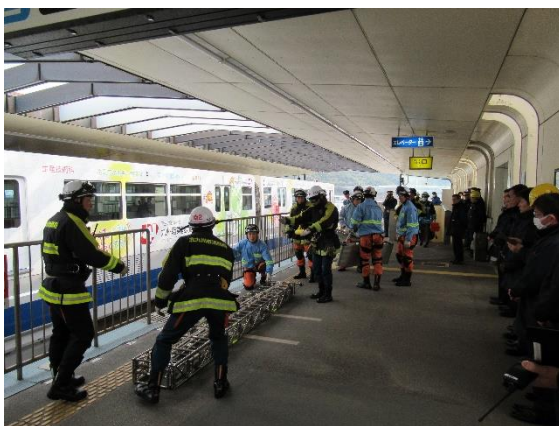


工作車復旧訓練

エ 関係機関との合同訓練

毎年、万が一の事態に人命を最優先とした適切な作業が行なえるように、関係機関との合同訓練を実施しています。

2019年度はホーム下にお客さまが転落して移動不可能であることを想定し、消防と合同で転落したお客さまの救出と関係箇所への連絡通報を行う訓練を2月に実施しました。



負傷者の救出準備



梯子をホーム下に設置



負傷者の状態確認



負傷者の救出完了

オ 非常呼出訓練

異常時における緊急呼出体制及び連絡通報経路の確認を年間数回実施しています。2019年度は、3回（5月、9月、12月）実施しました。

（３）安全に関する会議の開催

輸送の安全に関する計画の策定、実施及び確認並びに見直しを行い、輸送の安全性の維持、向上、事故防止対策の確立を図るため、社長を委員長とし、年４回定期とその他適宜開催する安全管理委員会を設置しています。

2019年度は、6月、9月、12月、3月に開催しました。

（４）他社事故情報及びヒヤリハット情報の活用

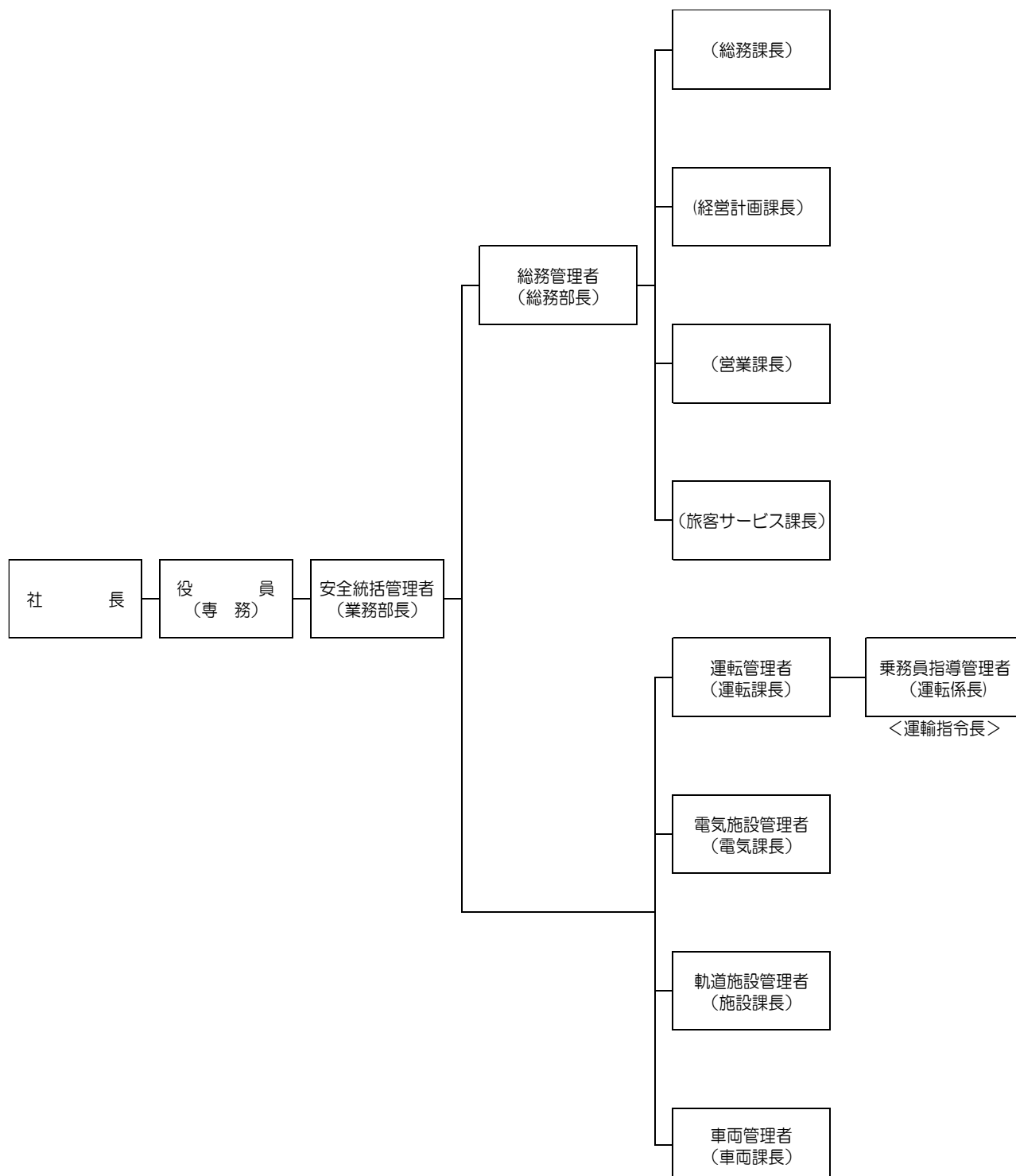
他社の事故情報や、社員が提出したヒヤリハット情報に対する事故防止対策を確立し、全社的に情報の共有を図り事故防止に努めています。

2019年度は、76件のヒヤリハット情報の提出がありました。

5 安全管理体制

(1) 安全管理組織

当社は、運輸事業における安全の確保に関し、社長をトップとする安全管理組織を構築し、各々の管理者の役割及び権限を明確にしています。



2020年4月1日現在

役 職	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。
専 務	輸送の安全の確保に関して、社長を補佐する。
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。
乗務員指導管理者	運転管理者の指揮の下、乗務員の資質の保持に関する事項を管理する。
電気施設管理者	安全統括管理者の指揮の下、電力、信号及び通信に関する施設並びに設備に関する事項を統括する。
軌道施設管理者	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。
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。
総 務 管 理 者	輸送の安全の確保に必要な設備投資、人事、財務に関する事項を統括する。

(2) 安全管理方法

ア 社内保安監査の実施

安全管理体制が、適切に確立され、有効に実施、維持、機能しているか検証し、安全に関する課題及び問題点を明らかにするため、年1回以上社内保安監査を実施しています。

2019年度は、1月に現業実施部門及び経営管理部門の監査を実施しました。

イ 役員職場巡視

役員は定期的に現場を巡視し、安全管理状況の確認を行っています。

2019年度は、各課の様々な訓練を巡視するとともに、12月の年末年始輸送安全総点検期間中には、各職場及び現場の巡視を実施しました。

6 安全対策の実施状況

（１）乗務員養成教育

当社のモノレールを操縦するには、甲種電気車運転免許を保有している必要があります。免許試験の内容は、適性検査（精神及び医学）、筆記試験、技能試験があり、すべて合格しなければ免許を取得することは出来ません。

当社の場合は、直接採用した社員を他社の養成所に入所させ、約９ヶ月間学科と技能の講習を行い、免許を取得させています。免許取得後は、当社モノレールの運転に関する学科及び技能講習、また、それぞれの試験を行い、十分な知識及び技能の保有を確認したうえで、乗務させています。（免許を所有している採用者に関しても当社社員と同等の教育を行っています。）

また、乗務員は年間８回ほどの職場内研修会（業務研修会）を実施しており、その中で日々、運転技術・知識の向上、安全意識の徹底を図っています。

（２）ＡＴＣ（自動列車制御装置）について

当社の路線は、全線にわたりＡＴＣを設備し、保安度を維持しています。

ＡＴＣは、先行列車との間隔、進路の条件に応じて、列車の速度を自動作用により減速又は停止させる機能をもっています。また、列車の速度が制限を超えた場合にも自動的にブレーキがかかり、制限速度以下まで減速する機能ももっています。

（３）デッドマン装置について

列車を運転中の乗務員が突如、急病などで運転を操作するハンドルから手を放した場合、列車を緊急停止させる機能（デッドマン）を全編成に搭載しています。

デッドマンが作動した場合、列車無線を介して自動的に運輸指令に通報する仕組みとなっています。

(4) 安全に関する現場等における取り組み

お客様に安全、正確、快適に目的の駅まで乗車していただくため、次の業務を行い、モノレールの安全運行を支えています。

ア 車両定期点検

当社は車両を9編成(36両)所有しています。編成毎に点検を行っています。

検 査 名	検査周期	検 査 内 容
全 般 検 査	8年	装置全般を取り外して分解検査を行う。
重要部検査	4年	重要な装置の主要部分について分解検査を行う。
3ヶ月検査	3ヶ月	車両各部の状態及び機能を検査する。
列車検査	3日	車両の走行装置及び客室内の状態を検査する。

その他、定期的にタイヤ検査を実施し、走行距離等を考慮して、随時タイヤ交換を行っています。

イ 設備保守業務

最終列車を車庫に留置後から、始発列車の発車までの夜間時間帯に、工作車(保守用作業車)を使用する等、軌道設備、電車線設備、変電設備、信号設備、通信設備等の点検整備を行い、各設備の維持・修繕に努めています。



分岐器の点検



変電所設備の点検

(5) 内方線付き点状ブロックの設置について

一般的な視覚障害者誘導用ブロックの設置と、ホームと線路の確認が行ない易い内方線付き点状ブロックを、全駅のホームに設置しています。



(6) 監視カメラ、録画映像機能について

各駅上下ホームと各駅コンコース、及び主要施設に関しては、監視カメラによる監視を実施して、安全運行を確保しています。更に、必要に応じて監視カメラで撮影した録画映像のチェックを行っています。



ホーム用監視カメラ



コンコース用監視カメラ

(7) AED（自動体外式除細動器）の全駅設置

AEDを全駅に設置して、駅務員が使用出来る様に取り扱いを含む救命訓練を年1回実施しています。（AED本体は駅務室内に設置しています。）



7 北九州モノレールをご利用の皆様へのお願い

(1) ホーム下は高電圧で非常に危険です

ホーム下には、高電圧の電車線が設備されています。万一、物を落とされた場合には、駅係員までご連絡をください。ホーム下に降りると、感電の恐れがあり大変危険です。絶対に降りないようにお願いいたします。



(2) 整列乗車のお願い

ホームで、進入してくるモノレールを待つ間は、柵から離れ、整列用ラインに沿ってお待ちください。また、柵に寄りかかったり、柵から体を乗り出す等の行為は、危険ですので絶対におやめください。



(3) ドア開閉時の注意について

ドアが閉まりかけている最中の駆け込み乗車や降車は、転倒、他のお客様との衝突、ドアに挟まれる等危険です。絶対におやめください。

また、ドアが開く際には、ドアに触れないようにお願いします。特に、小さなお子様連れの方はお気を付けください。



(4) 走行中の危険防止について

走行中は、やむを得ず急ブレーキをかけることがあります。お立ちの方は、つり革や手すりにつかまるなどしてご乗車下さい。また、走行中の車内の移動は危険ですのでお止め下さい。特にお年寄りや小さなお子様連れの方はお気を付けください。

(5) 非常通報装置

全列車に設置しています。車内でトラブル等が発生した場合には赤いボタンを押して下さい。乗務員や指令と通話することが出来ます。



各客室に設置しています



運転台の乗務員と通話ができます

(6) 列車非常停止ボタンと連絡電話

全駅の上下ホームに2箇所ずつ設置しています。赤いボタンを押すことで全列車が停止いたします。またホームで異常や急病人を発見した場合には、連絡電話を使って駅係員にお知らせください。



列車非常停止ボタン



駅係員との直通連絡電話

(7) スマートフォン等の安全なご利用について

駅構内や列車の乗降時における、スマートフォン等の「ながら歩き」は他のお客様との接触や転倒、若しくはホームからの転落の恐れもあり大変危険です。

スマートフォンの操作をする場合は、他のお客様の通行を妨げない場所に移動して、立ち止まってから操作するようお願いします。

※「ながら歩き」とは…

歩きながら主にスマートフォンの画面を、見たり操作したりする行為を言います。



8 北九州モノレール沿線で工事等をされる方へお願い

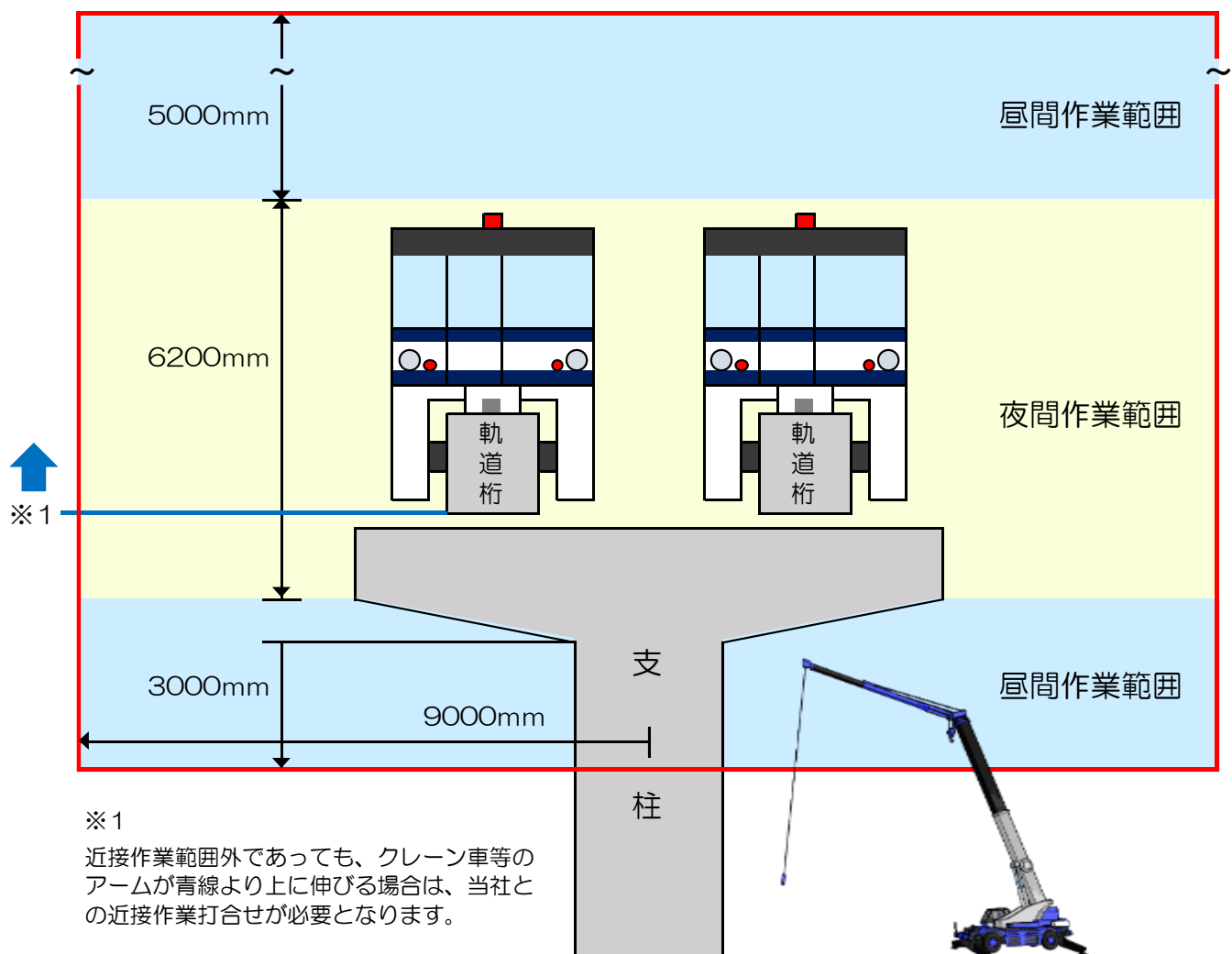
小倉～企救丘駅間で営業しております北九州モノレールは、列車が軌道に跨り、軌道側面の電車線（直流 1500 ボルト）から電気を受けて走行しています。

このため、当社の営業時間中に沿線で重機械の使用等、モノレール構造物に近接する作業を行う場合は、感電事故や車両接触事故をはじめ、急ブレーキによる乗客の転倒・負傷・その他、重大な事故や輸送障害を招くおそれがあります。

当社では、重大事故防止の観点から『近接作業範囲』を設定しています。この範囲内での工事等は、当社と事前に協議していただき、『昼間作業』なのか『夜間作業』なのかを決定し、『作業申込書』を提出していただきます。

モノレール沿線で工事等をされる場合には、あらかじめ下記までご連絡を頂きますようお願いいたします。

近接作業範囲図



※1
近接作業範囲外であっても、クレーン車等のアームが青線より上に伸びる場合は、当社との近接作業打合せが必要となります。

○ 連絡先

北九州高速鉄道株式会社 運転課 指令

〒802-0981 北九州市小倉南区企救丘2丁目13番1号

TEL 093-961-0421 FAX 093-961-0667

9 ご連絡先

本報告書は、軌道法第26条（鉄道事業法第19条の4を準用）に基づき作成し公表するものです。本報告書に関するご意見・ご要望は、下記までお寄せいただきますようお願いいたします。

北九州高速鉄道株式会社 業務部 運転課

TEL 093-961-4603（平日8：30～17：15）

FAX 093-961-0667（24時間）



街にあなたに豊かな時間と空間を

北九州モノレール