

3. 事故の発生状況

(1) 鉄道運転事故

鉄道運転事故とは、列車または車両の運転に関して人の死傷または物の損害を生じたものをいいます。

- ◆ 過去 5 年間、鉄道運転事故は発生していません。

(2) 輸送障害

輸送障害とは、列車の輸送に障害を生じたもので、30 分以上の遅延や運休が発生したものをいいます。

- ◆ 2017 年度 輸送障害件数 1 件

9 月 12 日 2000 形車両の主回路ケーブルの損傷により一時運転見合わせとなり、お客さまには大変ご迷惑をお掛けしました。

【概要】9 月 12 日 浜松町駅発羽田空港方面行きの普通列車が昭和島駅を発車した後、昭和島変電所にて過電流検知により停電が発生し、昭和島橋梁付近で停止した。再送電を試みるも送電できなかったため、上り列車を使用して車両間ブリッジにてお客さまの救済を実施した。下り線に停車中の当該列車の集電装置 1 両分 2 箇所を切り離し送電ができたため、昭和島車庫に入庫させ、全線にて運転を再開した。

【原因】主回路ケーブルが流れる電流に見合った耐久性を有していなかったために、発熱によりケーブル被覆が劣化し、露出した芯線間で短絡した。

【対策】2000 形車両の主回路ケーブルを更に 1 本追加して 2 本を並列に敷設することにより、ケーブル 1 本あたりに流れる電流値を半減させて耐久性の向上を図った。

(3) インシデント

インシデントとは、鉄道運転事故の発生に及ぶおそれが認められる事象のものをいいます。

- ◆ 2017 年度のインシデント
発生しておりません。

(4) 行政指導等

- ◆ 2017 年度の行政指導はありません。

4. 輸送の安全確保のための取組みと設備投資

<安全重点施策>

当社では安全重点施策「安全 5 ヶ年計画」を定めて取組んでいます。

5 ヶ年間の目標を次のように定めました。

- お客さまが死傷するような事故はおこさない。
- 社員及び協力会社社員が死亡するような労働災害はおこさない。
- 社内要因、社外要因の事故リスクの減少と早期の対応を目指した取組みを進め運転事故、輸送障害の減少に努める。

(1) 安全確保のための取り組み

◆ 異常時総合訓練の実施

毎年 2 回、大規模な事故を想定して、各部門の係員が合同で行う異常時総合訓練を実施しています。

2017 年度の夏季異常時総合訓練は、7 月 7 日の営業列車終了後、昭和島駅～整備場駅間にある海老取トンネル内の下り線を走行中に人身事故が発生したことを想定し、現地対策本部の設置運営と指揮命令系統の確立に加え、負傷者の救護活動、改良された救済ハシゴを組立て、車内のお客さまを降車させ敷地外まで誘導する訓練を実施しました。

冬季異常時総合訓練は、11 月 28 日の営業列車終了後、天空橋駅～羽田空港国際線駅間を走行中の列車が、車両故障が発生したことを想定し車内のお客さまを車両間ブリッジを使用して救済する内容で実施しました。