

安全報告書

2026



愛知高速交通株式会社

I ご利用のお客様へ

いつも東部丘陵線（リニモ）をご利用いただき、誠にありがとうございます。また、平素より私どもの軌道事業に対し、ご理解とご支援を賜り、厚く御礼申し上げます。

当社は開業以来、「安全・安心」を最優先の使命として掲げ、真摯に事業運営を進めてまいりました。この姿勢は当社の揺るぎない信念であり、これからも変わることはありません。公共交通事業者として、お客様や沿線の皆様から信頼いただけるよう、安全で安定した輸送の提供に努めております。

2025年度は、安全目標である「お客様の死傷を伴う事故を発生させない」の達成に向け、社員一丸となって取り組みました。その結果、運転事故は皆無であり、お客様のお怪我を伴う事故や輸送障害も発生させることなく、安定した輸送を維持することができました。

また、2025年8月には、警察・機動隊及び消防との合同による「初動対応・テロ対処訓練」を実施し、緊急時の通報・連絡体制や避難誘導方法の確認を行いました。今後も関係機関との連携を強化し、訓練等を通じて危機対応能力の向上に努めてまいります。

一方で、当社の安全設備は高い水準を備えているものの、老朽化に伴う更新時期を迎えつつあります。2025年度は、変電所内の直流電源装置や遠方監視装置、電気室内の高速真空切替開閉器など、電力の安定供給に不可欠な設備の更新を計画的に実施しました。

今後も、社員教育・訓練や車両・設備の整備点検を従来通り確実に行いながら、将来を見据えた設備投資を着実に進めるとともに、社員一人ひとりが安全で安定した輸送の確保に取り組み、総力をあげて安心して信頼してご利用いただける会社を目指して、これからも不断の努力を重ねてまいります。

この報告書は、軌道法第26条において準用する鉄道事業法第19条の4の規定に基づき、輸送の安全確保のための取り組みや実態についてとりまとめたものです。皆様からの声を輸送の安全に役立てたく、ご意見を頂戴できれば幸いです。今後とも、ご愛顧とご支援を賜りますようお願いいたします。

愛知高速交通株式会社 代表取締役社長

横井 篤史

II 輸送の安全確保に関する基本的な考え方

1 安全基本方針

当社は、輸送の使命である安全確保を推進するため、安全方針、防災の基本方針及び安全行動規範を次の通り定め、全社員が一丸となって安全確保に努めてまいります。

○安全方針

- 安全はすべてに優先する
- 安全の維持・向上に努める
- 安全輸送で地域に貢献する

○防災の基本方針

お客様及び社員の安全確保を最優先に行動し、相互協力で防災・減災・早期復旧・運転再開に努める

○安全行動規範

- (1) 一致協力して、輸送の安全確保に努めます。
- (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するとともに、これを遵守し、厳正、忠実に職務を遂行します。
- (3) 常に輸送の安全に関する状況を理解するよう努めます。
- (4) 職務の実施にあたり、推測に頼らず確認の励行に努め、疑義のある時は最も安全と思われる取り扱いをします。
- (5) 事故・災害が発生したときは、人命救助を最優先に行動し、速やかに安全で適切な処置を行います。
- (6) 情報は漏れなく迅速、正確に伝え、透明性を確保します。
- (7) 常に問題意識を持ち、必要な変革に努めます。

2 安全目標

2025年度は「お客様の死傷を伴う事故を発生させない」を安全目標と定め、安全で安定した輸送をご提供できるよう取り組んでまいりました。その結果、お客様のお怪我を伴う運転事故や故障・トラブル等の発生はなく、安全目標を達成することができました。

2026年度も引き続き「お客様の死傷を伴う事故を発生させない」を安全目標として、輸送の安全確保に努めてまいります。また、この安全目標を達成するため「人身障害事故等の運転事故の防止」「ヒューマンエラーの排除」「安全意識・安全レベルの維持向上」を安全重点施策と定め、これらの施策を達成するため具体的な実施計画を策定し積極的に取り組むことで、お客様に安心してご利用いただけるように、安全・安定した輸送の提供に努めてまいります。

2026(令和8年)年度 安全目標

お客様の死傷を伴う事故を発生させない

安全重点施策

1 人身障害事故等の運転事故の防止

- (1) 列車出発時の安全確認の確実な実施
- (2) 定期的な教育、訓練による対応力の向上

2 ヒューマンエラーの排除

- (1) 確認の励行と連絡の徹底
- (2) ヒヤリハット情報の収集、分析、共有による事故の再発・未然防止

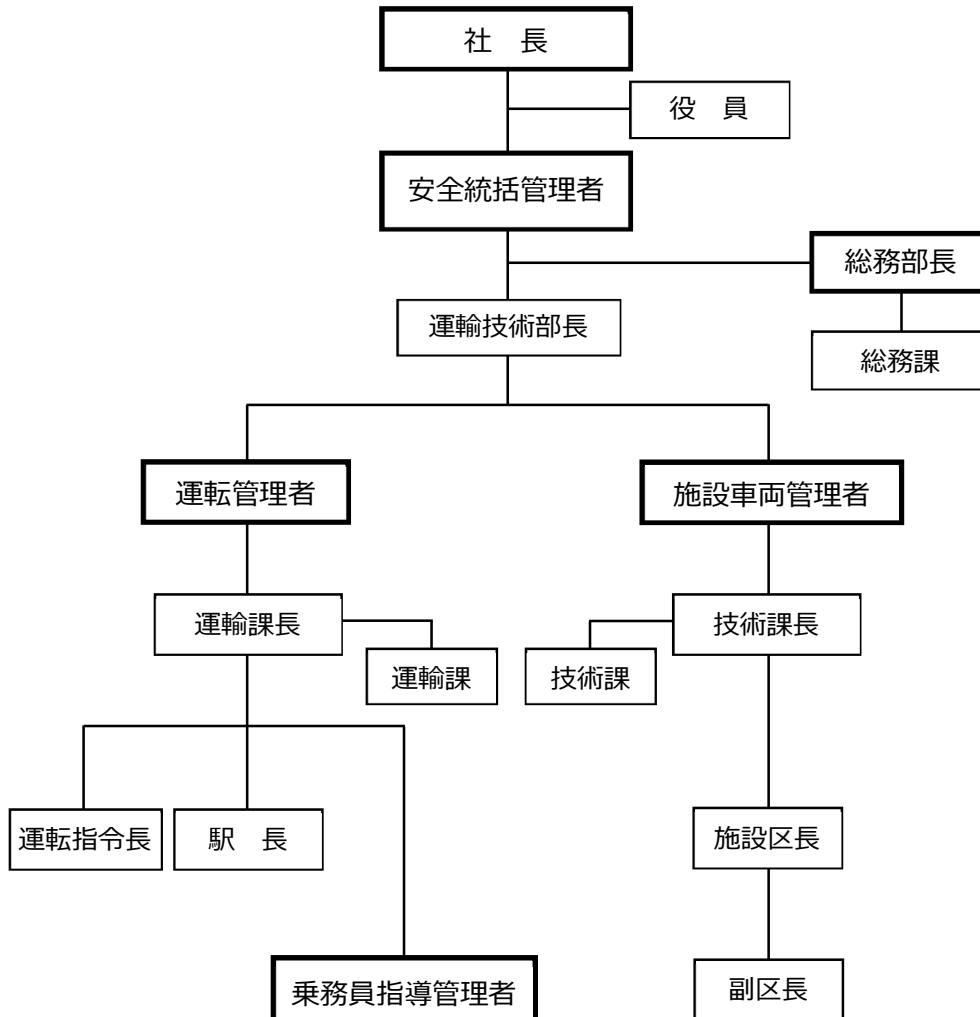
3 安全意識・安全レベルの維持向上

- (1) 保安設備、施設の計画的な巡回、点検、整備の実施
- (2) 災害備蓄品、保安用具、規程類の点検、整備の実施
- (3) 自然災害、感染症、テロ等に対する安全対策の推進

Ⅲ 安全管理体制と方法

1 安全管理の体制

社長をトップとする安全管理体制を、下記のとおり構築して運用しています。



責任者の主な責務

責任者	主な責務
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。
乗務員指導管理者	運転管理者の指揮の下、操縦者等の資質の保持に関する事項を管理する。
施設車両管理者	安全統括管理者の指揮の下、軌道施設及び車両に関する事項を統括する。
総務部長	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 安全管理の方法

安全管理は以下の方法で実施しています。

項目	内容
事故防止会議	「事故防止会議規則」に基づき、役員・部長・課長と各現場長を構成員とした事故防止会議を定期的で開催して、輸送障害や故障・トラブル情報、ヒヤリハット情報等を会議の場で報告し、運転と施設の管理部門と現業部門で審議することにより、自部門だけでは気がつきにくい問題点や原因の洗い出しを行い、再発防止対策を決定することとしています。また、他社で発生した事故、輸送障害、インシデント等についても当会議において審議して、類似事故・障害を未然に防止するために必要な対策を講じることとしています。 事故防止会議は、原則として2か月に1回開催していますが、緊急対策が必要な事案が発生した時などは、臨時に開催することとしています。
安全マネジメントレビュー	国が定める運輸安全マネジメント制度におけるガイドラインでは、自社の安全管理体制が有効に機能しているかを安全マネジメントレビューとして評価し、必要に応じて改善するよう求めています。2025年度においては、前期9月と後期3月にマネジメントレビュー会議を開催し、運転部門と施設部門から重点実施項目の実施状況等の報告とその評価を行い、それらに基づき2026年度の安全目標及び安全重点施策を審議して決定しました。
ヒヤリハットの取り組み	ヒューマンエラーに起因する輸送障害の発生をなくすためには、ヒヤリハットなどの事象をできるかぎり早期に把握し、対策を講じることにより事故の芽を排除していくことが大切であると考えます。そのため、社員から日常の業務の中に潜む「ヒヤリハット情報」を吸い上げて、原因やリスクなどを分析し、必要な対策を協議・決定したうえで水平展開しています。2025年度のヒヤリハット報告件数14件は、事故防止会議及び安全衛生会議において情報展開するとともに、必要な対策を講じたうえで各職場へ水平展開し、全ての社員が共有するようにしました。
異常時訓練等の実施	毎年、交通安全運動や年末年始輸送安全総点検の期間中に車両故障や輸送障害を想定した異常時対応訓練を実施しています。また定期的に研修会を開催して、異常時における列車の安全な運行を確保できるよう、運転指令員や操縦者をはじめ係員の知識技能の維持向上を図っています。

3 安全管理体制の見直し

関係部署の安全管理体制の取り組みが構築され、その仕組みが適切に運用され、有効に機能しているかについて確認し、社内全体の安全管理体制を継続的に改善する仕組みを確立するために、内部監査を継続して実施しています。

2025年度の内部監査は、2026年1月に実施いたしました。その結果、不適合事項はありませんでしたが、軽度な改善処置について助言がありましたので、関係する管理者に報告し必要な処置を実施しました。今後も、内部監査を通じて安全管理体制が適切に機能していることを確認し、輸送の安全確保に努めてまいります。

IV 輸送の安全の実態

2025年度の事故等の発生状況

2025年度は、鉄道運転事故、インシデントは発生しておりませんが、輸送障害が2件発生いたしました。

ご利用のお客様には、ご迷惑をおかけいたしましたこと深くお詫び申し上げますとともに、引き続き安全・安定運行に努めてまいります。

過去5年間の鉄道事故等の発生状況は以下のとおりです

種類	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度
鉄道運転事故	0	0	0	0	0
インシデント	0	0	0	0	0
輸送障害	2	3	1	0	2

- ・鉄道運転事故：列車の衝突、脱線、火災など、または死傷者の発生に至る事故
- ・インシデント：鉄道運転事故が発生するおそれがあると認められる事象
- ・輸送障害：列車の運休または30分以上の遅延が発生した事象

輸送障害の内訳は以下のとおりです

原因	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度
鉄道係員	0	0	0	0	0
車両	0	1	0	0	2
土木・電気施設	1	0	1	0	0
鉄道外 (第三者行為・火災等)	0	0	0	0	0
自然災害 (風害、雪害、雷害等)	1	2	0	0	0

輸送障害の概要

発生日時	2025年7月1日 18時32分
場所	杵ヶ池公園駅構内
状況	杵ヶ池公園駅到着直前の列車で、VVVFインバータ装置故障が発生したことにより過電流を検知して芸大通駅～藤が丘駅間の電車線が停電しました。 電車線を送電後、当該列車に対して遠隔インテグ指令を実施したところ、当該

	<p>列車は停止位置まで移動して車両ドアとホームドアを開けることができましたが、再びVVVFインバータ装置故障が発生したため、杵ヶ池公園駅で営業運転を中止しました。その後、現地へ派遣した係員の手動運転により藤が丘駅まで回送しました。</p> <p>(運休：9本 遅延：7本 (最大遅延時間：31分))</p>
原因	<p>営業終了後に車両基地へ回送し、故障が発生した車両のVVVFインバータ装置を調査したところ、装置内の一部の素子が破損していました。このため当該車両からき電線に過電流が流れたことにより、変電所の保護装置が動作して電車線の停電に至ったものと考えられます。</p>
再発防止策	<p>故障したVVVFインバータ装置本体を予備品と交換するとともに、破損した部品と同じ部品を使用している他のVVVFインバータ装置の点検を実施しました。</p>

発生日時	2025年7月23日 15時07分
場所	杵ヶ池公園駅～はなみずき通駅間
状況	<p>杵ヶ池公園駅～はなみずき通駅間走行中の列車で、VVVFインバータ装置故障が発生したことにより過電流を検知して芸大通駅～藤が丘駅間の電車線が停電しました。</p> <p>電車線を送電したところ、さらに当該列車に搭載されている2台の電源装置(PSU)にも故障が発生したため自走不可能と判断し、車内のお客様を最寄り駅まで避難誘導しました。</p> <p>全てのお客様の避難及び軌道内の安全確認が完了後、電車線を送電して車両点検を実施したところ、電源装置1台の故障が復帰して自走可能との報告を受けたので、救援列車との併結はせず、自力走行で藤が丘駅まで回送しました。</p> <p>(運休：29本 遅延：10本 (最大遅延時間：109分))</p>
原因	<p>営業終了後に車両基地へ回送し、故障が発生した車両のVVVFインバータ装置を調査したところ、一部の素子が破損していました。同素子を冷却するためのファンは動作していたものの、放熱フィンに多量の埃が付着していたことにより十分な冷却を得られなかったことが破損の要因の1つと考えられます。</p>
再発防止策	<p>故障したVVVFインバータ装置本体を予備品と交換しました。本装置は従来4年毎(重要部/全般検査時)に清掃していましたが、今後は3か月毎(状態検査時)に清掃することとして埃の付着による冷却性能の低下防止に努めることとしました。</p>

V 安全確保のための取り組み

1 人材教育による安全体制の確立

東部丘陵線は、無人自動運転（一部の列車で手動運転または添乗します。）を行っていますが、車両故障等が発生した場合は、操縦者による手動運転が必要となります。このため、操縦者の養成を計画的に行っており、2024年度までに61名を、2025年度は1名の操縦者を養成しました。なお、免許取得後も定期的に教育訓練を行っています。

2 保安設備の計画的な整備と点検による安全対策

東部丘陵線には、列車が安全に運行できるように自動列車制御装置（ATC装置）、自動列車運転装置（ATO装置）、車両と運転指令室との間の双方向のデータ伝送・音声の伝送装置、ホームの監視装置、車両に電力を供給する変電所の遠隔制御装置等と、これらを総括する運行管理装置を設けています。

運転指令室では、大型の画面で集中かつ効率的に監視し、列車の運行、変電所、車両の状態、そして各駅の駅務機器などを総合的にコントロールします。また、全ての駅のホームには、ホームドア及びホームスクリーンを設けて、お客様の軌道内への転落防止を図っています。なお、安全対策として、2020年度よりホームドアの上部にレーザーセンサを設置して、列車とホームドアの間に人の存在等を検知した場合は列車を出発させないようにする「出発時支障検知システム」を導入したほか、藤が丘駅のホームには列車を緊急停止させるための「非常停止ボタン」を増設しました。これらの保安設備を安全・有効に活用することができるよう、計画的に整備点検を行っています。



運転指令室

3 緊急時訓練の実施による対応力の向上

運転事故発生など不測の事態を想定し、社員が一丸となってお客様の人命救助と併発事故の防止を最優先とした体制を確立して対応できるよう、計画的に訓練を実施しています。

2025年度は、全社員を対象とした「列車乗込み及び非常脱出装置取扱訓練」、運転指令員と操縦者を対象とした「連結・推進運転及び本線での入換訓練」等を実施しました。このうち、「列車乗込み及び非常脱出装置取扱訓練」は、社員が通勤や業務で列車乗車中に、災害や故障等でお客様の避難が必要な事態が発生した場合に、安全で迅速な対応ができるよう、全社員を対象として定期的を実施することとしています。

緊急時対応訓練は、今後も計画的に継続して行い、社員のレベルアップを図ってまいります。

2025年度に実施した主な訓練・教習は次のとおりです。

・列車乗込み及び非常脱出装置取扱訓練	対象者：全社員
・駅設備取扱訓練	対象者：施設区員
・初動対応・テロ対処合同訓練 (警察、機動隊及び消防との合同訓練)	対象者：操縦者、運転指令員
・連結・解放及び推進運転訓練	対象者：操縦者、運転指令員
・分岐装置取扱訓練	対象者：施設区員
・テロ対応訓練	対象者：操縦者、駅係員、運転指令員
・断路器操作盤等取扱訓練	対象者：施設区員
・閉そくによる運転取扱訓練	対象者：操縦者、運転指令員
・運転指令研修会	対象者：運転指令員

○列車乗込み及び非常脱出装置取扱訓練（2025年4月）

大規模地震の発生や車両故障等により駅間に停止した列車から、乗り合わせた社員または駆けつけた社員がお客様を安全・迅速に最寄駅まで避難誘導をすることができるように、列車乗込み手順と非常脱出装置の取扱訓練を実施しました。あわせて、異常時の取扱いに関するペーパー試問を実施したほか、車両ドア異物挟み対応訓練を行いました。



○駅設備取扱訓練（2025年7月）

施設区が管理する駅設備の取扱い及び機能を理解することで、異常時（災害・故障）に迅速で適切な対応することができるよう、また対応時のヒューマンエラーを防止することを目的とした駅設備（非常停止ボタン、ホームドア、非常扉、スクリーンドア支障物検知システム、非常電話）の取扱訓練を実施しました。



○初動対応・テロ対処合同訓練（2025年8月）

各種事案が発生した場合に、迅速的確な初動対応の向上と、警察や消防等の関係機関との連携強化を図ることを目的として、警察、機動隊及び消防と合同で訓練を実施しました。また、地下鉄サリン事件から30年が経過して事件の風化が懸念されることから、サリン等化学剤を用いたテロの対処要領を確認するためNBC（核、生物、化学）事案発生時の訓練もあわせて実施しました。



○連結・解放及び推進運転訓練（2025年10月：終列車後に実施）

車両故障により自力走行不能となって駅間停止した列車を、後続の列車で併結・救援する訓練を実施して、併結時の手順、推進運転の取扱い、注意すべき事項等について確認しました。



○分岐装置取扱訓練（2025年10月）

施設区土木班、電気班及び車両班全員が分岐装置の機能を理解することで、故障時の対応及び対応補助ができること、故障内容と手廻し転換を覚えること、また、対応時のヒューマンエラー防止に努めることを目的として、分岐装置の転換不良を想定した手廻し訓練を車両基地にて実施しました。



○テロ対応訓練（2025年12月）

刃物を所持した不審者対応として、①添乗中の車内で不審者を発見したとの想定、②藤が丘駅でホーム監視中に乗客から停車中の列車内に不審者がいるとの申告があったとの想定について、それぞれの状況に応じた旅客の避難誘導等についての訓練をするとともに、関係各所への連絡手順方の確認を行いました。



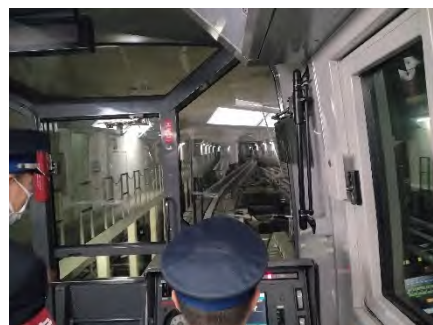
○断路器操作盤等取扱訓練（2025年12月：終列車後に実施）

営業時間中に行うことができない断路器の操作、軌道内のセクション位置の確認、パンオーバー時の集電装置絶縁方法及び除雪ブラシ取付け等について、夜間訓練を実施しました。



○閉そくによる運転取扱訓練（2026年2月：終列車後に実施）

故障等の事由により複線区間において1線が不通となり、指導指令式を施行して単線運転する訓練を実施して、通常の運転方向とは反対方向に運転する場合等の取扱い、手順、注意すべき事項等について確認しました。



4 テロ対策

テロ対策として、国土交通省などの指導の下、次のように取り組んでおります。

- (1) 不審物の発見等に関するご協力をお願い放送を、駅及び車内で随時実施しています。併せて「不審物を見かけたら…係員・警察官へご一報を！」及び「安心してご乗車いただくために」(下図)のご案内が入ったポケットティッシュをお客様に配布しています。



- (2) テロ対策の一環として、「特別警戒中」の腕章を着用した係員による各駅構内の巡回を定期的の実施しています。また、駅係員をはじめ施設区係員・清掃係員は「警戒中バッジ」(右図)を着用して業務を行い、不審物等を発見した場合やお客様から情報提供を受けた場合は、速やかに関係機関へ通報することとしています。



VI お客様との連携

1 お客様への情報提供

列車の運行状況等に関する情報は、各駅の案内放送装置及び電光案内表示装置によって提供しています。なお、運転見合わせ等のダイヤの大幅な遅れが発生した場合には、ホームページでもお知らせをいたします。

2 お客様の声

お客様、地域の皆様からのご意見やご要望等は、電子メールを始め、電話、文書等によりいただいております。できる限り速やかに対応するよう努めています。2025年度は64件のご意見やご要望をいただきました。

3 お客様へのお願い

リニモは自動運転を行っていますので、車両のドアやホームドアの開閉も自動で行われます。このため、ドアが開まり始めてからの無理な駆け込み乗車はされないようお願いいたします。また、小さなお子様は保護者の方と手をつないでご利用いただき、ベビーカーをご使用される場合は、乗車されるときは前輪を少し浮かせて前向きで、降車されるときは後ろ向きに保護者の方が先にホームに降りていただきますよう、ご協力をお願いいたします。



緊急時に係員へ連絡が必要な場合は、ホームとコンコースに設けてある「インターホン」、もしくは車両の乗降ドアに隣接して設けてある「お客様用インターホン（非常通報器）」をご利用下さい。運転指令員と直接通話することができます。

万一、走行中の列車内で火災が発生した場合は、原則次駅まで運転をいたします。火災を発見したお客様は、安全な車両に移っていただき、車両に備え付けの「お客様用インターホン（非常通報器）」で運転指令員に連絡して下さい。また、各車両には消火器を備え付けていますので、危険のない範囲で初期消火のご協力をお願いいたします。運転指令員は、火災発生連絡を受けた場合、次駅まで運転を継続する、もしくは係員を派遣するなど状況に応じた適切な処置をとりますので、車内放送に従って落ち着いて行動して下さいますようご協力をお願いいたします。

なお、他の列車は最寄りの駅で待機させます。

お客様用インターホン（非常通報器）と消火器は、下図に表示した位置に備え付けています。



お客様用インターホン（非常通報器）

4 お問合せ先

当社の安全に対する取り組みや、安全報告書に関するお客様のご意見・ご要望は、下記によりお伺いいたします。

愛知高速交通株式会社 総務部総務課 月～金（祝日 12/29～1/3 を除く） 9:00～18:00

電話：0561-61-4781 Fax：0561-61-6221

お問い合わせは当社ホームページの「お問い合わせフォーム」よりご連絡ください。

愛知高速交通（リニモ）ホームページ：<https://www.linimo.jp/>