

# 安全報告書



平成22年9月  
 土佐くろしお鉄道株式会社

# 安全報告書目次

1.	はじめに	1
2.	輸送の安全確保に関する基本的な考え方	2
2. 1	安全の基本方針	2
2. 2	安全目標	2
2. 2. 1	「安全優先の徹底」	2
2. 2. 2	「ヒヤリ・ハット運動」の推進	2
2. 2. 3	事故防止教育	2
3.	輸送の安全の実態	3
3. 1	主な鉄道事故等と再発防止措置	3
3. 2	鉄道運転事故	3
3. 3	災害	3
3. 4	インシデント	3
3. 5	輸送障害	3
3. 6	行政指導等	3
3. 7	その他安全を脅かす事態	3
4.	平成21年度の安全施策	3
4. 1	安全重点施策	3
4. 2	安全重点施策の進捗状況	4
4. 3	安全重点施策の見直し	4
5.	安全管理体制と方法	4
5. 1	安全管理体制	4
	安全管理体制図	5
5. 2	安全管理方法	6
5. 2. 1	幹部会	6
5. 2. 2	事故発生時の緊急連絡体制	6
5. 3	安全管理体制の見直し	7
6.	安全対策の実施状況	7
6. 1	人材対策	7
6. 2	設備対策	7
6. 3	安全支出	8
6. 4	安全に関する現場等における取り組み	8
6. 4. 1	輸送安全総点検の実施	8
6. 4. 2	「ヒヤリ・ハット運動」の推進	8
6. 5	緊急時対応訓練	8
6. 5. 1	事故防止対策委員会による実設訓練	8
6. 5. 2	踏切事故防止PR活動	9
6. 6	安全研究	9
7.	利用者・住民の皆様、関係者との連携	9
7. 1	利用者・住民の皆さまからの声	9
7. 2	利用者・住民の皆さまへの要望	9
7. 3	利用者・住民の皆さま、関係者との協働	9
8.	安全報告書への意見募集と第三者評価	10
8. 1	安全報告書への意見募集	10
8. 2	安全報告書に対する第三者評価	10
8. 3	安全報告書の公表への反響や得られた効果	10

# 1. はじめに

## 社長の挨拶

平素は、土佐くろしお鉄道（株）に対しまして格別のご支援ご協力を賜りまして誠に有り難うございます。

当社は、昭和61年に創立され63年に中村線が開業、続いて宿毛線、ごめん・なはり線が開通し、今日までまいりましたがその間2度の大きな有責事故を惹起いたしました。

平成17年3月以来、有責事故は「0」であります『有責事故0』の継続を目指してなお一層の努力を続けてまいります。

2009年度はインフルエンザの脅威に晒されましたが、鉄道運行上、特段の支障もなく事業は推移しました。2008年度から安全性向上のために計画しておりましたATSによる急こう配、急曲線、ポイントの防護、そして運転状況記録装置の設置をすべて完了いたしました。これにより一定の技術基準は満たすこととなりましたがこれを扱うのは人であります。この安全の基本となります人の教育に、主眼点をおき力を注いでまいります。各方面より収集した資料の教育、実地訓練を通じて安全性に対する意識の高揚を図ってまいります。

この報告書は、鉄道事業法に則り報告いたしておりますが、何かご意見がいただけましたならば幸甚でございます。

今後も公共交通の責務を認識しながら、安全輸送第一を心がけ取り組んでまいり所存ですので、なお一層のご支援、ご協力をお願い申し上げます。

平成22年9月

土佐くろしお鉄道株式会社  
代表取締役社長 池田 義彦



## 2. 輸送の安全確保に関する基本的な考え方

### 2.1 安全の基本方針

鉄道事業者にとって、安全の確保は事業運営の根幹であり、すべてに最優先する重要な課題との認識に基づき、平成18年に決めました。

安全輸送を第一に心がけ、法令を遵守し、地域社会に貢献していく。

#### 安全綱領

この規範は、鉄道に従事する者が常に遵守すべき規範であり、その安全保持の理念を確立し、もって輸送の使命を達成することを目的としており、毎月行われる事故防止対策会議では、全員が唱和し、安全意識の向上に努めています。

1. 安全の確保は、  
輸送の生命である。
2. 規程の遵守は、  
安全の基礎である。
3. 執務の厳正は、  
安全の要件である。

### 2.2 安全目標

弊社は、平成10年6月、中村線で列車衝突、平成17年3月宿毛線で列車脱線事故が発生した。事故種別、事故原因は違っても、重大事故が2度も発生した背景には、安全意識の低下や作業マンネリ化があると思われる。

今後このような重大事故を防止するため、「有責事故0」を目標に経営陣が先頭に立ち再発防止に向け全力を挙げて取り組むこととする。

具体的には以下の3項目を安全推進の3本柱として取り組んでまいります。

#### 2.2.1 「安全最優先の徹底」

多くのお客様の生命・財産を輸送する鉄道事業の根幹を全社員に徹底するとともに、内部監査を実施し改革を図る。

#### 2.2.2 「ヒヤリ・ハット運動」の推進

「ヒヤリ・ハット」については、細大漏らさず報告し、対策を協議し社員が情報を共有化することで、事故防止を図る体制を構築する。

#### 2.2.3 事故防止教育

教育・訓練では、年間計画を作成し、実設訓練を積極的に取り入れ、社員の知悉度を向上させながら個人指導に努めています。

また、管理職及び指導運転士による添乗指導に努め、事故防止の基本である基本動作の励行と運転技術の向上を図っています。

## 3. 輸送の安全の実態

### 3.1 主な鉄道事故等と再発防止措置

弊社は、鉄道運転事故はありませんでしたが、運輸安全委員会より報告される調査報告書の中から参考になる事故例は、「他山の石」として、毎月行われる事故防止対策委員会で議論しています。

### 3.2 鉄道運転事故

平成21年度の鉄道運転事故は『0』件でした。

### 3.3 災 害

平成21年度の自然災害は「3」件発生しました。

発生年月日	該当線	原因
2009/10/ 7	中・宿線、阿佐線	台風18号による運転見合わせ
2009/12/16	中村線	地震による運転見合わせ
2010/ 2/28	中・宿線、阿佐線	チリ沖地震津波警報による運転見合わせ

### 3.4 インシデント

重大事故につながるような兆候はありませんでした。

※ インシデントとは  
鉄道運転事故が発生するおそれがあると認められる事態

### 3.5 輸送障害

自然災害以外で、列車の運休、抑止及び遅延（30分以上）は中村線で「2」件発生しました。

### 3.6 行政指導等

平成21年度には、行政による指導を受けるような事項はありませんでした。

### 3.7 その他安全を脅かす事態

特に安全を脅かすような事態はありませんでした。

## 4. 平成21年度の安全施策

### 4.1 安全重点施策

平成18年度で、線路終端部4駅、急曲線部12箇所 of 速度照査式ATSの設置を終えて、終端部の衝突や急曲線部の脱線事故防止に備えております。

平成21年度には、平成18年に改正された鉄道に関する技術上の基準を定める省令に適合する急曲線、急こう配及び分岐器等の速度超過による脱線を防止するATSの増設をいたしました。

※ ATSとは、AUTOMATIC TRAIN STOPの略で、自動列車停止装置といえます。この装置は、信号機の停止信号を無視して運転を継続しようとした場合に非常ブレーキが動作する機能と、設置個所の制限速度を超えて運転した場合に非常ブレーキが動作する2つの機能を有しています。

#### 4.2 安全重点施策の進捗状況

平成18年から工事を進めてきた速度超過による脱線防止などの安全対策は、21年度に全て完了しました。これで技術上の基準を定める省令によるハード対策は終了いたしました。教育・訓練などのソフト対策で「安全最優先」の意識を定着させ無事故の継続に努めてまいります。

また、平成20年度で基本設計を検討していた特急車両及び普通車両に設備する運転状況記録装置は、平成21年度で全車両に搭載いたしました。

#### 4.3 安全重点施策の見直し

安全重点施策の見直しを検討したが、技術基準に適合していることを確認し計画通り実施いたしました。

## 5. 安全管理体制と方法

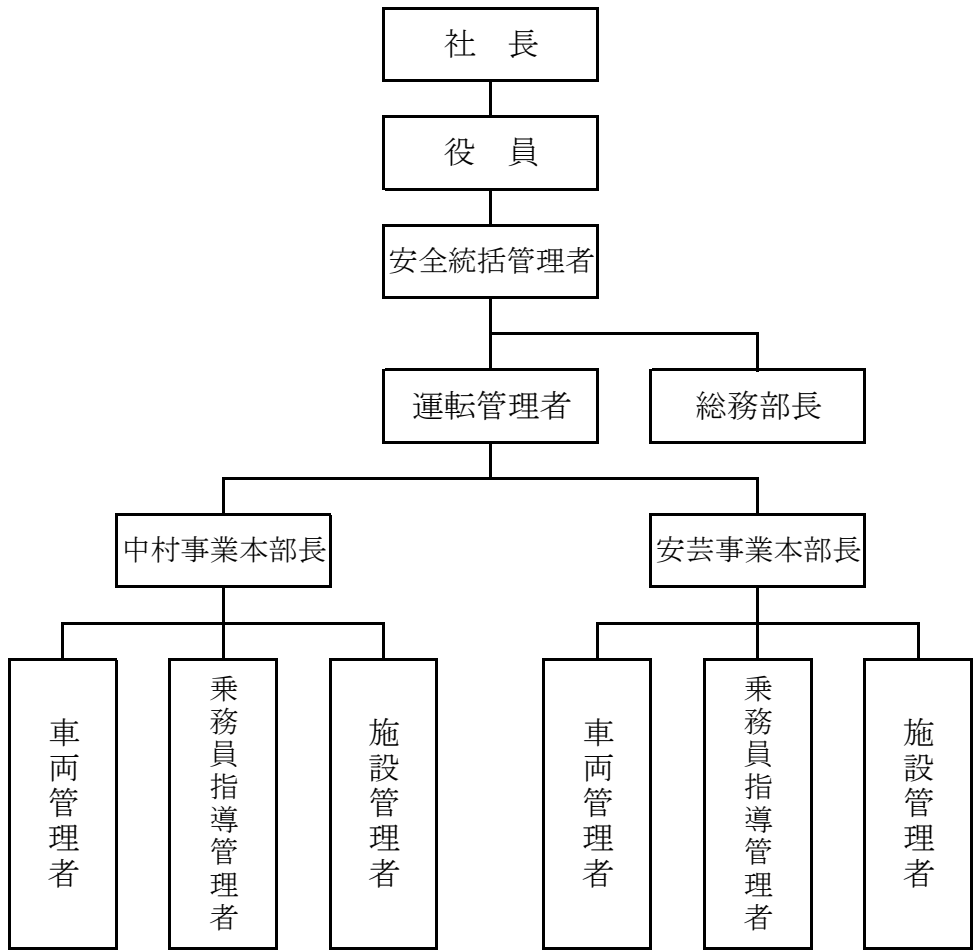
### 5.1 安全管理体制

平成18年10月に施行された改正鉄道事業法に基づき、「安全管理規程」を制定いたしました。

この規程は、輸送の安全を確保するために遵守すべき事業の運営の方針、事業の実施及び管理の体制、方法を定めることにより、安全管理体制を確立し、輸送の安全水準の維持及び向上を図ることを目的としています。

また、安全管理規程に定められた経営部門や運転部門の内部監査を実施し、不十分などころの改善を求めその実施状況を確認しました。

# 安全管理体制図



## 主な管理者の役割

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い、輸送の安全を確保するための鉄道事業の実施及び管理の体制を整備するとともに、その方法を定め、状況を把握し、必要な改善を行う。
安全統括管理者 (常務取締役)	鉄道施設、車両、運転取扱いの安全性及び相互部門間の整合性を確保するとともに、安全確保を最優先し、輸送業務の実施及び各管理を総括管理し、社長又は役員その他必要な管理者に対し、必要な意見を述べる。
運転管理者 (運輸部長)	運転関係の係員及び鉄道施設、車両を総合的に活用し、安全で安定した輸送を確保するため、運行計画の設定及び改定、乗務員及び車両の運用、列車の運行管理、乗務員の育成及び資質の保持その他運転に関する業務を管理する。
乗務員指導管理者 (運転車両課長)	乗務員の資質の維持管理、資質の充足状況に関する定期的な確認及び運転管理者への報告を行う。

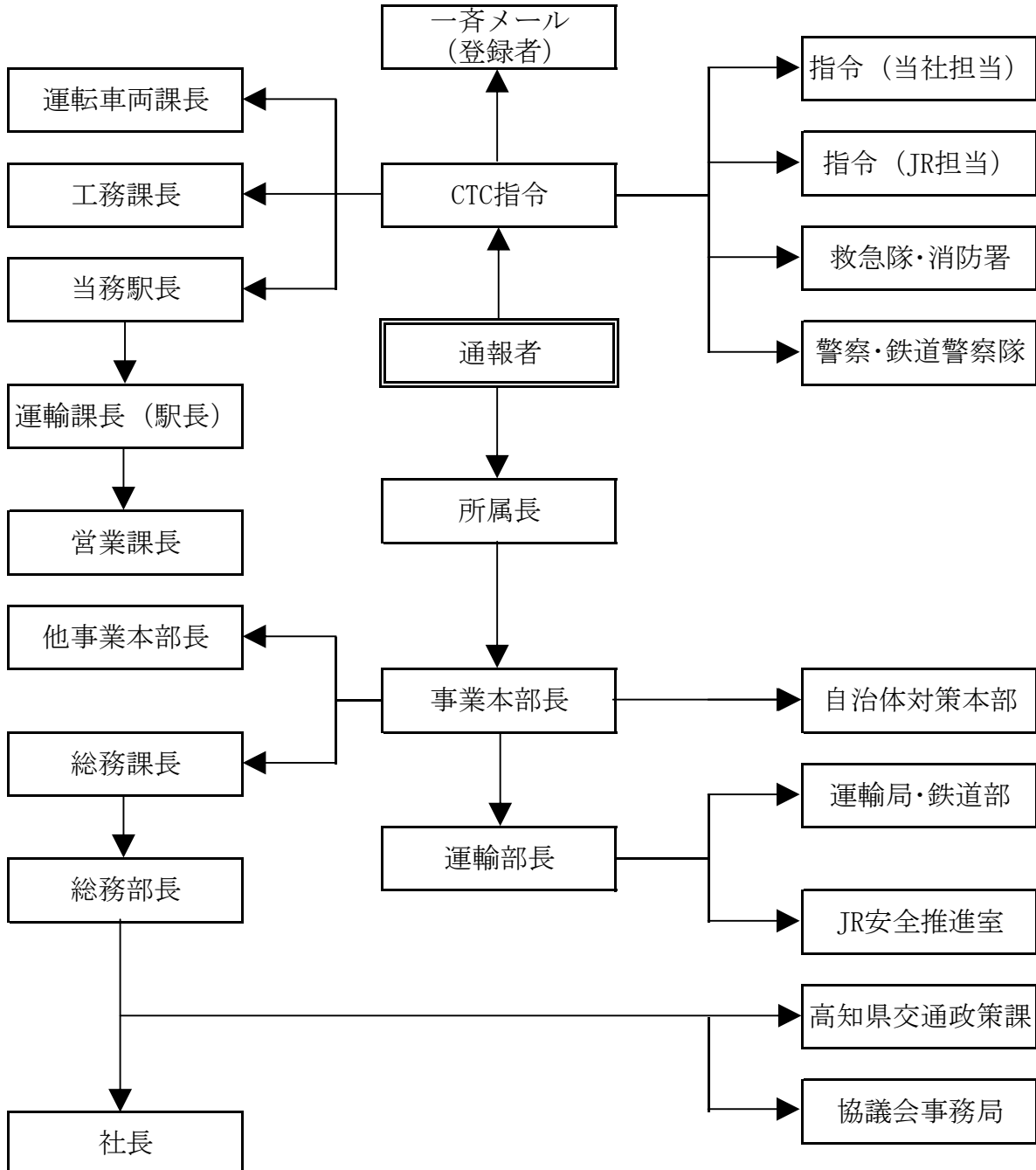
## 5.2 安全管理方法

### 5.2.1 幹部会

この会議は、社長、常務、部長、本部長、課長及び課長補佐等が出席し、毎月1回開催して、営業や事故防止について協議しています。

### 5.2.2 事故発生時の緊急連絡体制

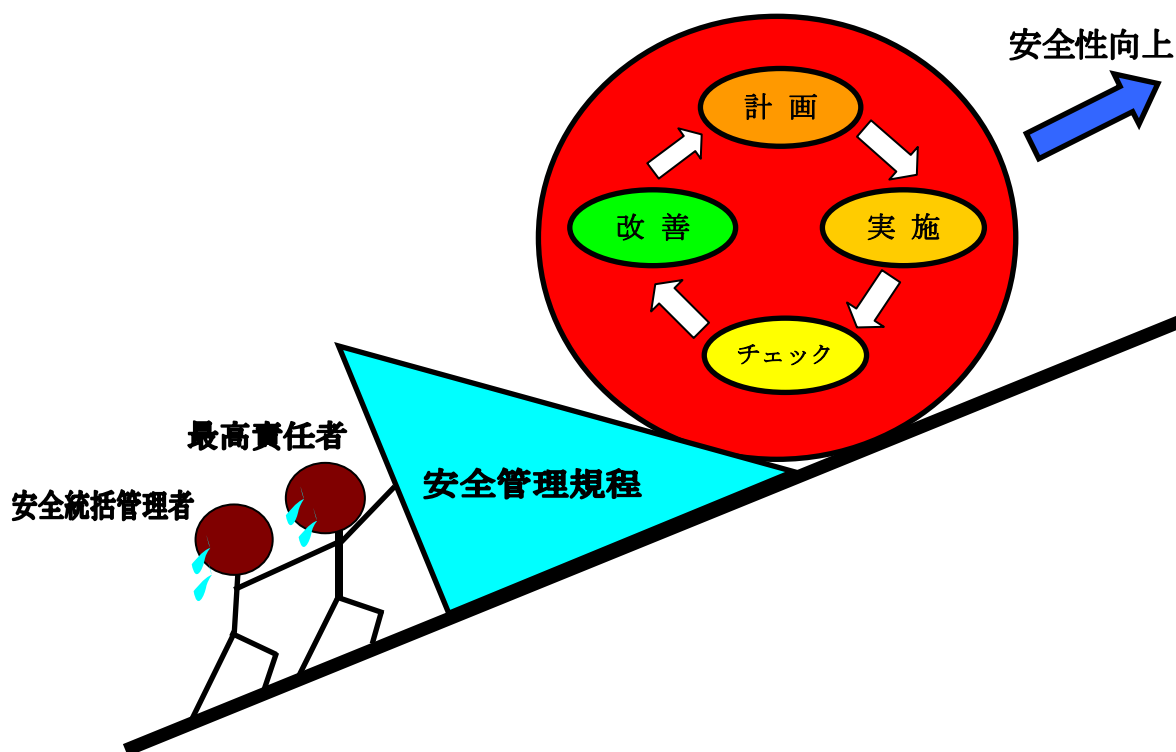
鉄道運転事故等速報及び通報体制





### 5.3 安全管理体制の見直し

安全最優先の方針のもと、安全性向上のためのPDCAサイクル（計画、実行、チェック、改善）を経営トップ主導で適切に機能させ、安全管理体制の見直し・改善を実施します。



## 6. 安全対策の実施状況

### 6.1 人材対策

安全確保のためには、ハード対策が効果的ですが、あくまでも取り扱うのは運転係員で、係員の知識及び技術の向上・継承を図るとともに、事故防止に関する教育に取り組むことが重要と考えています。

このため、毎月2時間の講習を実施し、係員の教育につとめています。

また、車両メーカーが実施する技術講習や、JR四国が行う事故防止訓練に参加するなど技術の向上と継承に取り組んでいます。

### 6.2 設備対策

鉄道施設の整備については、老朽設備の取り替えを計画的に進めていま  
平成21年度も、高速軌道検測車による検測を4回実施し軌道の保守管理に努めています。

### 6.3 安全支出

鉄道設備や車両の整備については、安全で安定した輸送を確保するため、必要な投資を計画的に進めてまいります。

(単位:万円)

項目 \ 年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度
終端駅過走防止					
脱線防止 (急曲線、分岐器)				5,526	
防護無線機改良	29				
レール交換		1,526	836		
信号設備取替え		671			90
踏切設備取替え		153			160
誤出発防止対策				607	
運転状況記録装置				4,546	
計	29	2,350	836	10,679	250

### 6.4 安全に関する現場等における取り組み

#### 6.4.1 輸送安全総点検の実施

ゴールデンウィーク、夏季多客、年末年始等の多客輸送期前には、社長をはじめ、会社の幹部が安全総点検を行い、輸送の第一線で安全を担う現場の安全確保に係る取り組み状況を確認しております。

特に、輸送の繁忙期には、幹部や指導運転士が添乗指導を実施し、安全の確保に努めています。

#### 6.4.2 「ヒヤリ・ハット運動」の推進

事故を未然に防止する取り組みとして、「ヒヤリ・ハット運動」を推進しています。この運動は、事故には至らなかったが、作業中に失敗しそうになってヒヤッとした事象や忘れたことに気付いてハットしたような事について報告し、全社員が情報を共有し、社内で検討し、対策を講ずることにより、事故の芽を摘み事故を防止する運動です。

### 6.5 緊急時対応訓練

#### 6.5.1 事故防止対策委員会による実設訓練

平成21年度は、関係消防機関との合同救助訓練、異常時取扱い訓練、伝令法の施行を実施するとともに、JR四国が行った脱線復旧訓練や地震・津波発生時の避難誘導訓練等に参加し異常時に備えています。



合同救助訓練



異常時列車取扱い・伝令法訓練



AED取扱い訓練

### 6.5.2 踏切事故防止PR活動

平成20年度に続き、11月1日から10日の間、「踏切事故防止キャンペーン」を実施しました。

このキャンペーンは、平成9年より、踏切事故防止推進協議会が実施主体となり、鉄・軌道事業者が一斉に行うものです。当社では、チラシの配布や自動車の脱出訓練及び地域住民による信号炎管を使用した列車防護訓練を行い、PR活動に努めました。



踏切からの自動車脱出訓練



列車防護訓練



ドライバーへチラシの配布

## 6.6 安全研究

### 事故防止対策委員会

安全統括管理者を委員長とする「事故防止対策委員会」を毎月1回開催し、運輸安全委員会が報告する事故調査報告書等を参考に事故防止についての意見交換会、訓練計画や訓練の反省会を実施しています。

特に、ヒヤリ・ハット報告や、他会社の事故例を検討し、類似事故の防止に役立てています。

また、幹部会や委員会での情報や意見については、社員に周知し、情報の共有化を図り、事故防止に努めています。

## 7. 利用者・住民の皆さま、関係者との連携

### 7.1 利用者・住民の皆さまからの声

弊社に対するお客様や住民の方からのご意見や、ご要望を承るため、主要駅に「ふれあい箱」を設置しています。

「お客様の声」をいただいた場合には、速やかに必要な対策の検討を行い、回答することとしています。

なお、平成21年度は、列車の増便及び車両の増結に関する要望がありました。また、宿毛駅での事故について安全教育を徹底するようにとのご意見がありました。

### 7.2 利用者・住民の皆さまへの要望

鉄道運転事故の種別として「踏切障害事故」があります。

この種の事故は、一旦発生すると、人命にかかわる重大事故につながる危険性が高く、踏切事故防止キャンペーン等を通じて注意を喚起しているところです。

鉄道事業者としては、踏切遮断機や警報装置を設置し、1件でも踏切事故を減少するよう取り組んでいますが、通行者の皆さまの御協力をお願いします。

### 7.3 利用者・住民の皆さま、関係者との協働

弊社では、「中村・宿毛線を守るネットワーク会議」や「NPO法人ごめん・なはり線を支援する会」があり、様々なご意見をいただいております。

## 8. 安全報告書への意見募集と第三者評価

### 8.1 安全報告書への意見募集

平成18年10月より改正鉄道事業法が施行され毎年1回安全報告書を公表することが義務化され、今回で4回目となりました。

この報告書には、弊社の安全に対する意見や取り組みを主に記載しており、経営者、社員一同絶対に事故を起こさないという意識をもって日夜業務に励んでおります。

この報告書をご覧になって、安全に対するご意見がございましたら、ふれあい箱または弊社までご連絡いただければ幸いです。

### 8.2 安全報告書に対する第三者評価

平成20年度の安全報告書では、第三者からのご意見はありませんでした。

### 8.3 安全報告書の公表への反響や得られた効果

安全報告書は、部外公表だけではなく社内にも配布し、会社の安全方針を示し周知徹底するもので、全社員が同じ目線で目標を共有できるものであります。