

# 安 全 報 告 書

平成19年

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	安全の基本方針	2
2. 1	基本方針	2
2. 2	安全綱領	2
2. 3	行動指針	2
2. 4	安全推進の3本柱	2
2. 4. 1	「安全最優先」の徹底	2
2. 4. 2	「ヒヤリ・ハット運動」の推進	2
2. 4. 3	事故防止教育	2
3	平成18年度の安全施策	2
3. 1	設備面での安全対策	2
3. 1. 1	速度超過防止対策	2
3. 1. 2	運転状況記録装置の新設	3
3. 1. 3	強風による対策	3
3. 1. 4	津波浸水区域標の新設	3
3. 2	ソフト面での安全対策	3
3. 2. 1	「ヒヤリ・ハット運動」の推進	3
3. 2. 2	教育・訓練	3
3. 2. 3	踏切事故防止PR活動	4
3. 3	安全関連設備投資	4
4	安全管理体制	4
4. 1	輸送の安全の確保に関する管理体制	4
	安全管理体制図	5
4. 2. 1	事故防止対策委員会	6
4. 2. 2	事故発生時の緊急体制	6
4. 2. 3	安全管理体制の見直し	6
5	事故等の状況	7
5. 1	鉄道運転事故	7
5. 2	鉄道運転事故等の推移	7
6	お客様との連携	7
6. 1	お客様からのご意見	7

## 1. はじめに

### 社長の挨拶

ご利用のお客様、沿線住民の方々へ

当社の鉄道事業に対しましては、日頃多大のご支援、ご協力を頂きまして、誠に有難く、感謝申し上げます。

当社は、平成17年3月2日に宿毛駅においてホームに列車を衝突させ、11名中10名のお客様を負傷させるという大事故を起こしました。

改めまして、心より深くお詫び申し上げますとともに、一日も早く全員の方々がご快癒されますことをお祈り申し上げます。また、当時、関係機関の方々、近隣の方々には多大なご支援を頂きましたことを厚くお礼申し上げます。

当社は二度とこのような事故を起こしてはならないと決意を新たに、平成18年10月に施行された改正鉄道事業法の基づき『安全管理規程』を定め、安全性向上計画を策定し、安全に対する取り組みを見直して参りました。

本報告書では、そのハード・ソフト両面の取り組み方についてご紹介させていただいております。この報告書に対しまして何かご助言がいただければ幸いです。

平成19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. 安全の基本方針

### 2.1. 基本方針

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。

### 2.2. 安全綱領

運転の安全の確保に関する省令に基づき、運転安全規範を次のように定めています。  
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います。

安全の確保は、  
    輸送の生命である  
規定の遵守は、  
    安全の基礎である  
執務の厳正は、  
    安全の要件である

### 2.3. 行動指針

- 1 安全が最優先すべきで、お客様へ第一のサービスであることを全社員に自覚させる。
- 2 安全を支える職場において、上司・部下の意思疎通を図り、情報の精度を向上させる。
- 3 安全対策・事故防止策の推進にあたっては、原因並びに背景を分析したうえで、危険除去を確立していく。
- 4 ATSの設置等ハード面における安全対策について、全力を挙げて推進する。

### 2.4. 安全推進の3本柱

#### 2.4.1 「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公益性を全社員に徹底するとともに、教育計画などの見直しを進め、改革を図る。

#### 2.4.2 「ヒヤリ・ハット運動」の推進

「ヒヤリ・ハット」については、漏らさず報告し、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。

#### 2.4.3 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る。

また、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る。

## 3. 平成18年度の安全施策

### 3.1. 設備面での安全対策

#### 3.1.1 速度超過防止対策

線路終端部、急曲線部や分岐器に対する速度超過防止策として、速度照査式ATSの整備を進めてまいります。平成17年度から18年度に、線路終端部4駅、急曲線部12箇所、速度照査式ATSを設置いたしました。

このATSは、曲線や分岐器などの手前においてATSにより列車の速度を照査し、もし設定速度を超過して進入した場合には、自動的に非常ブレーキを作動させ、停止させる装置です。

今後も計画的に整備を進める安全性の向上に努めてまいります。

### 3.1.2 運転状況記録装置の新設

平成18年度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基づき、2000系特急車両、阿佐線で運用している9640形内燃動車より設備するべく順次具体的な検討を進めてまいります。

### 3.1.3 強風による対策

中村線に1箇所、宿毛線に3箇所、阿佐線に3箇所の風速計を設置し、リアルタイムに監視しています。この風速計が25km/s以上を計測すると列車の運転を見合わせる処置をとり、安全を確保することとしています。



### 3.1.3 津波浸水区域標の設置

近い将来発生するだろうと予想されている東南海・南海地震による津波に備えて、高知県が作成したハザードマップを参考に、津波による浸水が予想される区域に「津波浸水区域標」を設置いたしました。これによって、乗務員が津波浸水区域であるかどうかの判断が迅速に行え、予想区域に進入した列車が津波警報を受信した場合は、直ちに、避難場所へ避難誘導することとしています。



## 3.2 ソフト面での安全対策

### 3.2.1 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、社員で検討を行い、対策を講ずることにより、事故を防止する運動です。

### 3.2.2 教育・訓練

安全教育として、新入社員、車掌、運転士、工務関係社員などに分けて、毎月1回業務研究会や、仕業訓練及び車両を使用した現車訓練を行っています。また、平成10年からは、伝令法の取り扱いや踏切事故を想定した救助訓練なども実施しています。

この訓練には、社内だけでなく、警察や消防機関も参加した訓練としています。



### 3.2.3 踏切事故防止PR活動

平成18年度は、11月1日から10日の間、「踏切事故防止キャンペーン」を実施いたしました。

このキャンペーンは、四国運輸局が実施主体となり、各鉄道事業者が一斉に行うものですが、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。



### 3.3 安全関連設備投資

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17年度	平成18年度	平成21年度以降
終端駅過走防止		398		
急曲線部脱線防護対策		748		
防護無線機の電源改良			29	
急勾配部の脱線防止対策				140
分岐器の制限速度超過対策				5,100
運転状況記録装置				4,200
計		1,146	29	9,440

※平成21年度以降については、概算見込額。

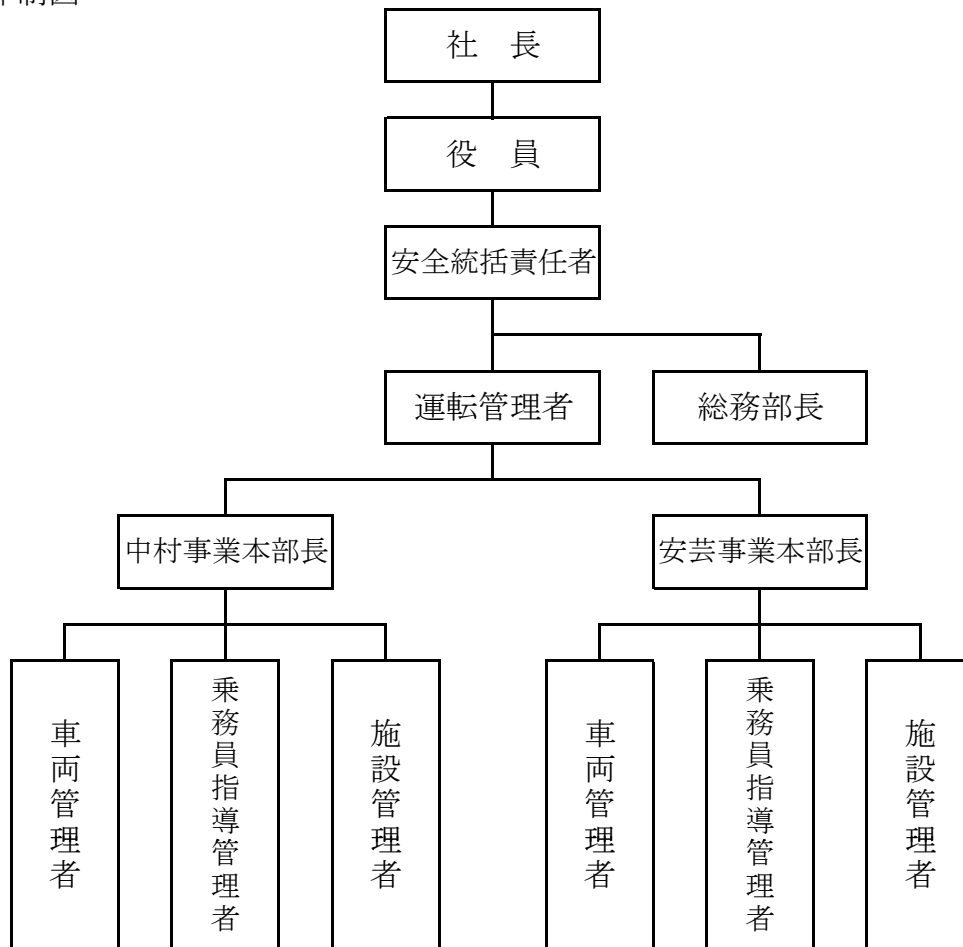
## 4. 安全管理体制

### 4.1 輸送の安全の確保に関する管理体制

平成18年10月に改正鉄道事業法が施行されたことにより、「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、輸送の安全の水準の維持及び向上を図ることを目的としています。

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。

## 4.2 安全管理方法

### 4.2.1 事故対策委員会

安全統括管理者を委員長とする「事故対策委員会」を毎月1回開催し、事故防止についての意見交換を行っています。

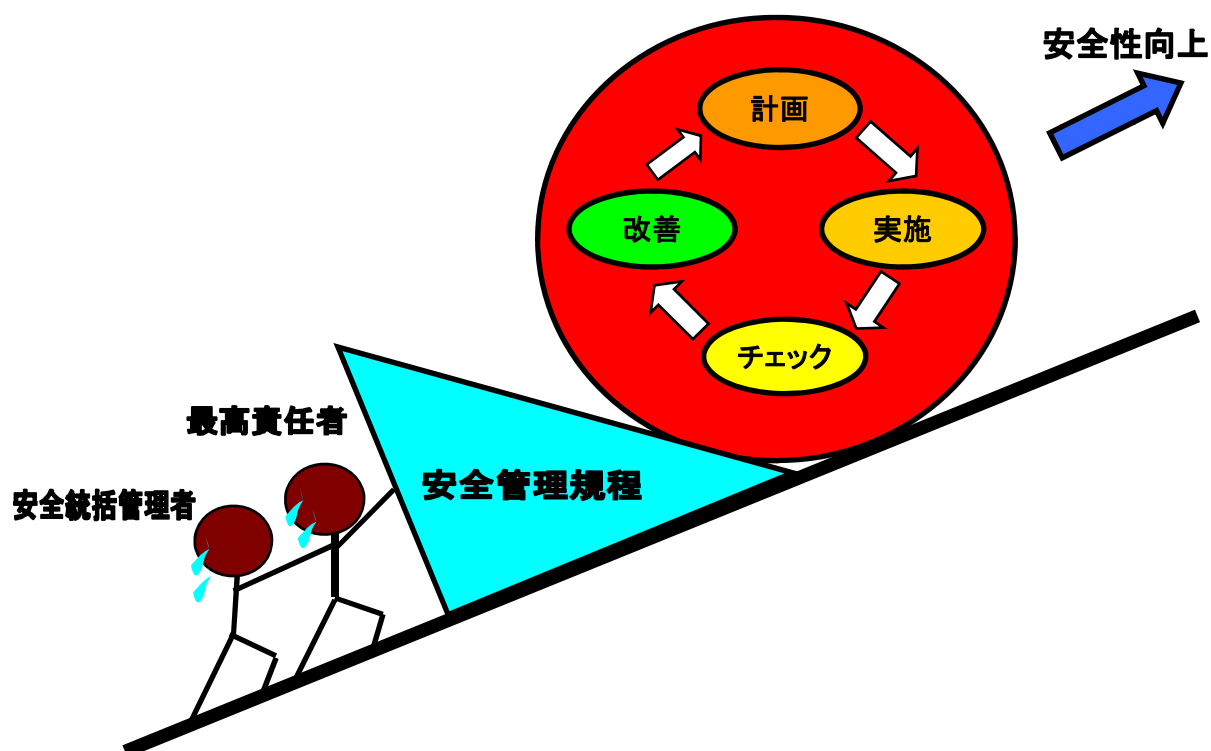
また、委員会での情報や意見については、社員に周知し、情報の共有化を図っています。

### 4.2.2 事故発生時の緊急体制

運転事故や自然災害が発生した場合、又は、その恐れがある場合には、対策本部を設置して対応します。

### 4.2.3 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。





## 5. 事故等の状況

### 1. 鉄道運転事故

鉄道の運転事故とは、国土交通省令に定められた列車脱線事故等をいい、次のように分類されます。

- (1) 列車事故 …………… 列車衝突事故、列車脱線事故及び列車火災事故をいう。
- (2) 踏切障害事故 …………… 踏切道において、列車又は車両が道路を通行する人又は車両等と衝突し、又は接触した事故をいう。
- (3) 鉄道人身障害事故 …………… 列車又は車両の運転により、人の死傷を生じた事故をいう。

### 2. 鉄道運転事故等の推移

各5年間の運転事故は、平成16年度1件発生したが、踏切障害事故はありませんでした。

## 6. お客様との連携

### 1. お客様からのご意見

当社に対するお客様からのご意見や、ご要望をうけたまわるため、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。