

# 安全報告書



平成20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19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

### ご利用のお客様、沿線住民の方々へ

平素は当社の事業に対しまして、温かいご支援とご協力を賜りまして、誠に有難うございます。

当社は、平成18年10月1日付けで安全管理規程を定め、安全輸送を第一に考えるマネジメント体制の確立に努めてまいりました。更に高いレベルの安全意識を社員一同が持つべく行動指針を立て、その浸透を図っております。

過去2度の苦い教訓を活かすために、3月、6月に安全、事故防止の日を定め、事故防止訓練を実施することとしています。

設備面では、輸送の安全に関わる鉄道施設の整備を計画的に進めて参りました。なお、今後も引き続き、施設、車両の整備を継続して参ります。

人的な面では、社員一同の安全の意識の向上、持続を図るため、ヒヤリ・ハット情報、インシデント情報の収集、分析を行い、教育指導を行って参りました。

本年はインシデント0件の目標を達成しましたが、なおも、これを継続すべく努力して参ります。

当社は今後も終わりのない安全性向上に取り組み、お客様に愛される安全、快適な地域に密着した鉄道を目指して努力して参ります。

安全輸送施策に役立てるため、皆様のご意見を頂戴できますれば幸甚でございます。

平成20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

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、「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本柱として取り組むこととする。

#### 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、教育計画などの見直しを進め、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、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。

#### 2.2.3 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、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、国土交通省航空・鉄道事故調査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19年度の鉄道事故は「0」でした。

### 3.3 災害

平成19年度の災害は3件発生しました。

発生年月日	該当線	原因
4月26日	ごめん・なはり線	愛媛県東予地方で発生した地震による運転見合わせ
7月14日	中村・宿毛線 ごめん・なはり線	台風4号の影響による運転見合わせ
8月2日	中村・宿毛線 ごめん・なはり線	台風5号の影響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。

### 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）はありませんでした。

### 3.6 行政指導等

平成19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19年度の安全施策

### 4.1 安全重点施策

平成18年度までに、線路終端部4駅、急曲線部12箇所の速度照査式ATSを設置し、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。

このATSは、曲線や分岐器などの手前においてATSにより、列車の速度を検知し、もし運転士が誤って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。

平成19年度は、急曲線部、分岐器の速度超過による脱線防護及び運転状況記録装置を設置すべく予算措置を含め具体的な検討を進めてまいりました。

(ATSとは、AUTOMATIC TRAIN STOPの略で、自動列車停止装置といいます。この装置は、信号機の停止信号を無視した場合に非常ブレーキが作動する機能と、制限速度を超過して運転した場合に非常ブレーキが作動する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

特急列車には、異常時に他の列車を停止させるための防護無線機を搭載してありますが、この無線機の電源回路を2重系統化しました。

電源回路を2重系統化することにより、衝突事故等で車両が破損して発電機よりの電源供給を断たれた場合でも、バッテリーから電源が供給されるため、列車防護が可能となり、併発事故が防止できます。

#### 4.3 安全重点施策の見直し

安全重点施策が計画どおり進行しているかどうかの検討を行い、変更のないことを会社全体で確認いたしました。

## 5. 安全管理体制と方法

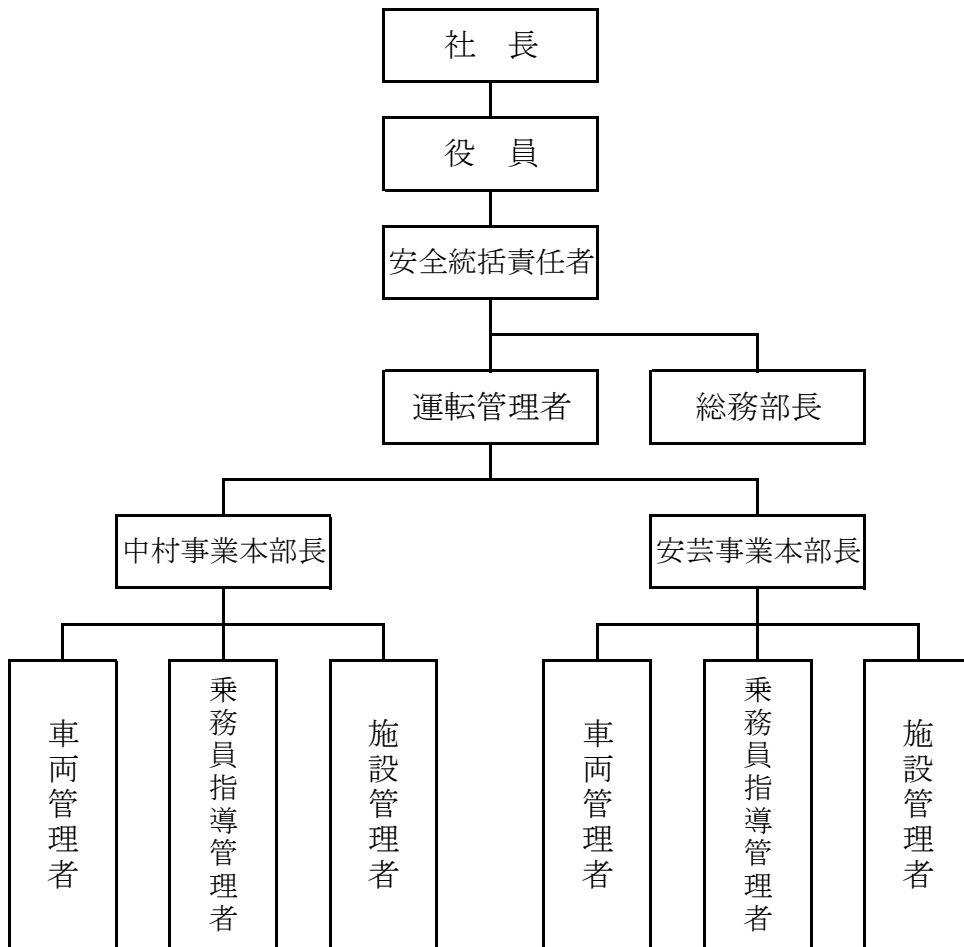
#### 5.1 安全管理体制

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。



## 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。

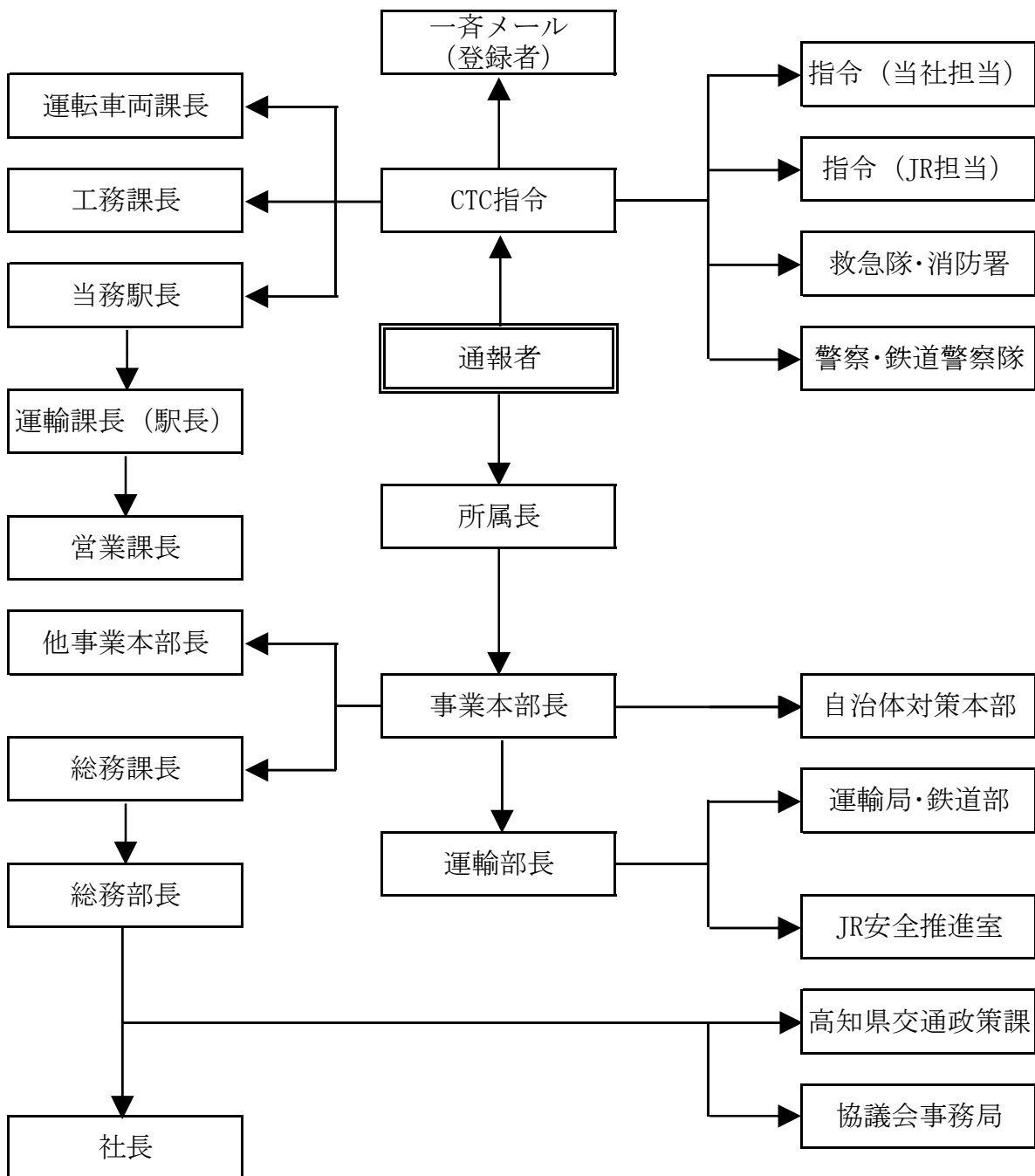
## 5.2 安全管理方法

### 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、営業や運転事故防止について協議している。

### 5.2.2 事故発生時の緊急連絡体制

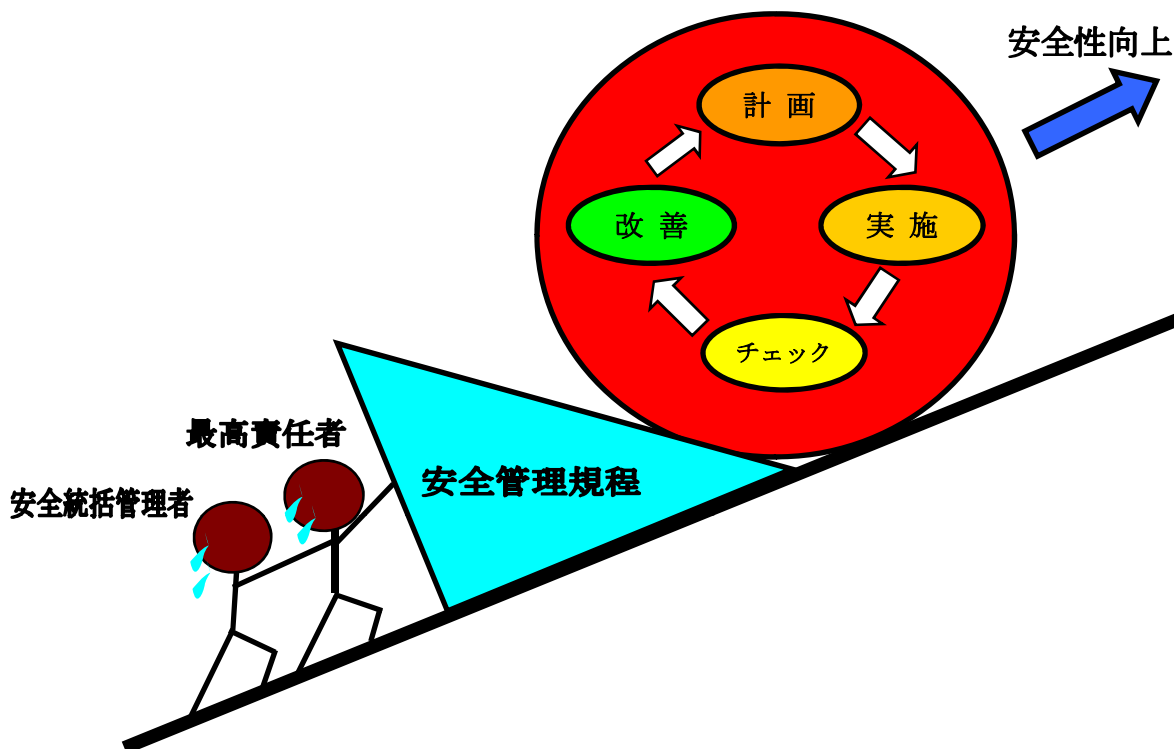
鉄道運転事故等速報及び通報体制





### 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、教育につとめています。

また、車両メーカーが実施する研究会や、JR四国が行う事故防止訓練に参加するなど技術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す。

平成19年度では、川奥～荷稻間のレール交換、川奥信号所の信号設備及び踏切設備を新しい物に取り替え、安全・安定輸送に努めています。

### 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17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度
終端駅過走防止		398				
脱線防止 (急曲線、分岐器)		748				5,500
防護無線機改良			29			
レール交換				1,526	836	
信号設備取替え				671		
踏切設備取替え				153		
誤出発防止対策						600
運転状況記録装置						4,500
計		1,175	29	2,350	836	10,600

※平成21年度以降については、概算見込額。

### 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。

また、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19年度は、地震・津波による避難誘導訓練、異常時列車取扱い訓練、伝令法取扱い訓練、テロ対策訓練等を実施しました。



避難誘導訓練



異常時列車取扱い・伝令法訓練



テロ対策訓練

### 6.5.2 踏切事故防止PR活動

平成18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。



発炎筒の取扱い説明



沿線住民による列車防護訓練



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、航空・鉄道事故調査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、他会社の事故例に検討し、類似事故の防止に役立てている。

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19年度は、列車の増便及び車両の増結に関する要望はありましたが、安全報告書関係のご意見はありませんでした。

### 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はいますが、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ありますが、対策も不十分なところがあり、完全なものとは考えていません。

しかし、経営者、社員一同絶対に事故を起こさないという意識だけは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、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18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る。