

# 安全報告書

2019



土佐くろしお鉄道株式会社

# ご あ い さ つ

日頃から、土佐くろしお鉄道株式会社をご利用いただきまして、誠にありがとうございます。

弊社は、第三セクター方式による地域の人々の鉄道という設立の趣旨に鑑み、地域を人をつなぎ、愛される存在になることを経営理念に掲げますとともに、過去の苦い経験の反省に立ち、何よりも安全輸送を最優先とした経営ビジョンおよび鉄道輸送の基本方針のもと、利用者の皆様に安全・快適にご利用いただけるよう、日々取り組んでおります。

安全輸送確保に向けた具体的な取り組みとして、平成17年度の列車事故以来、毎年3月に「土佐くろしお鉄道 安全の日」、6月には「土佐くろしお鉄道 事故防止の日」を定めて、「有責事故0」の継続を目指して取り組んでおりますが、今期はこれら定番化した訓練に加えて、警察や消防との駅へのテロ対応合同訓練やJR四国との故障列車救援合同訓練、さらには弊社独自訓練として車掌による列車の緊急停止訓練など、内容の充実を図りながら社員の対応力強化に努めてまいりました。

また、インフラ面においても、南海トラフ地震への備えとして、高架橋の耐震工事等を引き続き施工するとともに、地震発生時の避難誘導訓練等も経験を重ねるなど、地震への対策強化やお客様の安全確保体制の構築に努めております。

これからも、お客様に安心してご利用いただける公共交通機関として、安全輸送を第一に心がけ全力で取り組んでまいります。

## 記

### 【経営理念】

地域を人をつなぎ、愛される存在になります。

### 【経営ビジョン】

1. 安全輸送の確保を何よりも優先します。
2. お客様の笑顔のために心をこめたサービスを提供します。
3. 社員が誇りと働きがいを持てる組織の実現を目指します。

### 【鉄道輸送の基本方針】

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。



土佐くろしお鉄道株式会社  
代表取締役社長 金谷 正文

## 安全報告書目次

1	輸送の安全確保に関する基本的な考え方	1
	(1) 安全方針	
	① 安全綱領	
	② 安全行動規範	
	(2) 安全目標	
2	平成30年度の安全輸送の実態	2
	(1) 主な鉄道事故防止と再発防止策	
	(2) 鉄道運転事故	
	(3) 災害	
	(4) インシデント	
	(5) 輸送障害	
	(6) 行政指導等	
	(7) その他	
3	安全管理体制	3
	(1) 安全管理体制	
	①安全管理体制図	
	②主な管理者の役割	
	③事故発生時の緊急連絡体制	
	④内部監査の実施	
	⑤安全管理体制の見直し	
	(2) 安全管理に関する会議等 (課長会・安全対策委員会・異常時対応訓練・安全衛生委員会・業務研究会)	
4	安全対策の実施	8
	(1) 人材対策	
	(2) 安全設備対策	
	(3) 安全に関する現場等における取組み	
	①乗務員に対する確実な点呼	
	②睡眠時無呼吸症候群対策	
	③管理職及び助役の列車添乗指導による基本動作の励行・運転技術の向上 による列車の安全運行確認と乗務員教育の実施	
	④輸送安全総点検の実施	
	⑤ヒヤリ・ハット運動の推進	
	⑥重大事故・災害発生時及び緊急時対応訓練	
	⑦他鉄道会社の訓練・研修会への積極的参加	
	(4) 地震対策（早期地震速報システム）	
5	利用者・沿線住民の皆さま、関係者との連携	10
	(1) 利用者・沿線住民の皆さまからの声	
	(2) 利用者・沿線住民の皆さまへの要望	
	(3) 利用者・沿線住民の皆さま、関係者との協議	
6	安全報告書へのご意見と第三者評価	11

## 1 輸送の安全確保に関する基本的な考え方

### (1) 安全方針

安全方針として、「運転安全規範」に定める安全綱領のほか、7項目の安全行動規範を安全管理規程（平成18年10月1日制定）に定め、社長以下全従業員に対し周知を図り、『鉄道の基本的使命である輸送の安全確保を完遂する』ことを目指し取り組んでいます。

#### ① 安全綱領

この綱領は、鉄道に従事する者が常に遵守すべきものであり、その安全保持の理念を確立し、輸送の使命を達成することを目的として『運転の安全確保に関する省令（昭和26年運輸省令第55号）』等に基づき、昭和63年4月に定め毎月行われる安全対策委員会等では、全員が唱和し安全意識の向上に努めています。

#### 安 全 綱 領

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に努めます。
- (4) 職務の遂行に当たり、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扱いをします。
- (5) 事故・災害等が発生したときは、人命救助を最優先に行動し、すみやかに安全適切な処置をとります。
- (6) 情報は洩れなく迅速、正確に伝え、透明性を確保します。
- (7) 常に問題意識を持ち、必要な変革に果敢に挑戦します。

## (2) 安全目標

当社は、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ました。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のマンネリ化があったと思われます。

今後、このような重大事故を防止するため、「有責事故」「重大なインシデント（事故の兆候）」発生ゼロの継続を目標に以下の6項目を重点実施項目として経営陣が先頭に立ち、再発防止に全力を挙げて取り組んでいます。

- ① 「運輸安全マネジメント」の着実な実施による安全輸送の確保
- ② 安全運行確保のための問題点の抽出とその対策の着実な実施
- ③ 「安全報告書」による安全への取組みに関する情報の提供
- ④ ヒヤリ・ハット運動の推進
- ⑤ 駅の安全対策・防犯対策の推進
- ⑥ 安全性向上のための教育と実設訓練の推進
- ⑦ 南海トラフ地震防災対策

## 2 平成30年度の安全輸送の実態

### (1) 主な鉄道事故防止と再発防止策

平成30年度に当社では、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事例は『他山の石』として、毎月行われる業務研究会・安全対策委員会等で議論しています。

### (2) 鉄道運転事故

平成30年度の鉄道運転事故は『0件』でした。

### (3) 災害

平成30年度の自然災害による輸送障害は『5件』発生しました。

### (4) インシデント

重大インシデントにつながるような兆候はありませんでした。

### (5) 輸送障害（30分以上の遅延や運休）

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・宿毛線で『0件』阿佐線で『2件』発生しました。

### (6) 行政指導等

平成30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。

### (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。

### 3. 安全管理体制

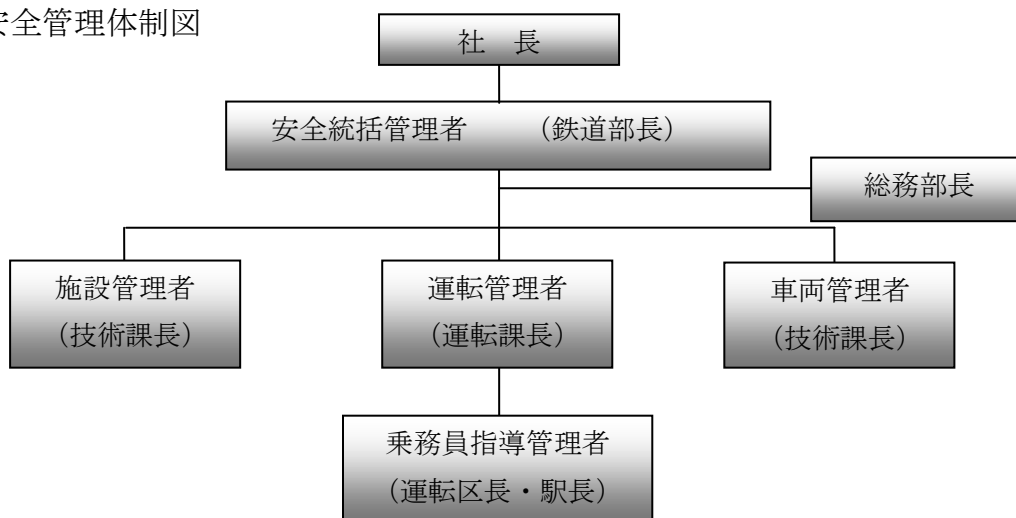
#### (1) 安全管理体制

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、不十分なところの改善を求め、その状況を確認しました。

#### ①安全管理体制図

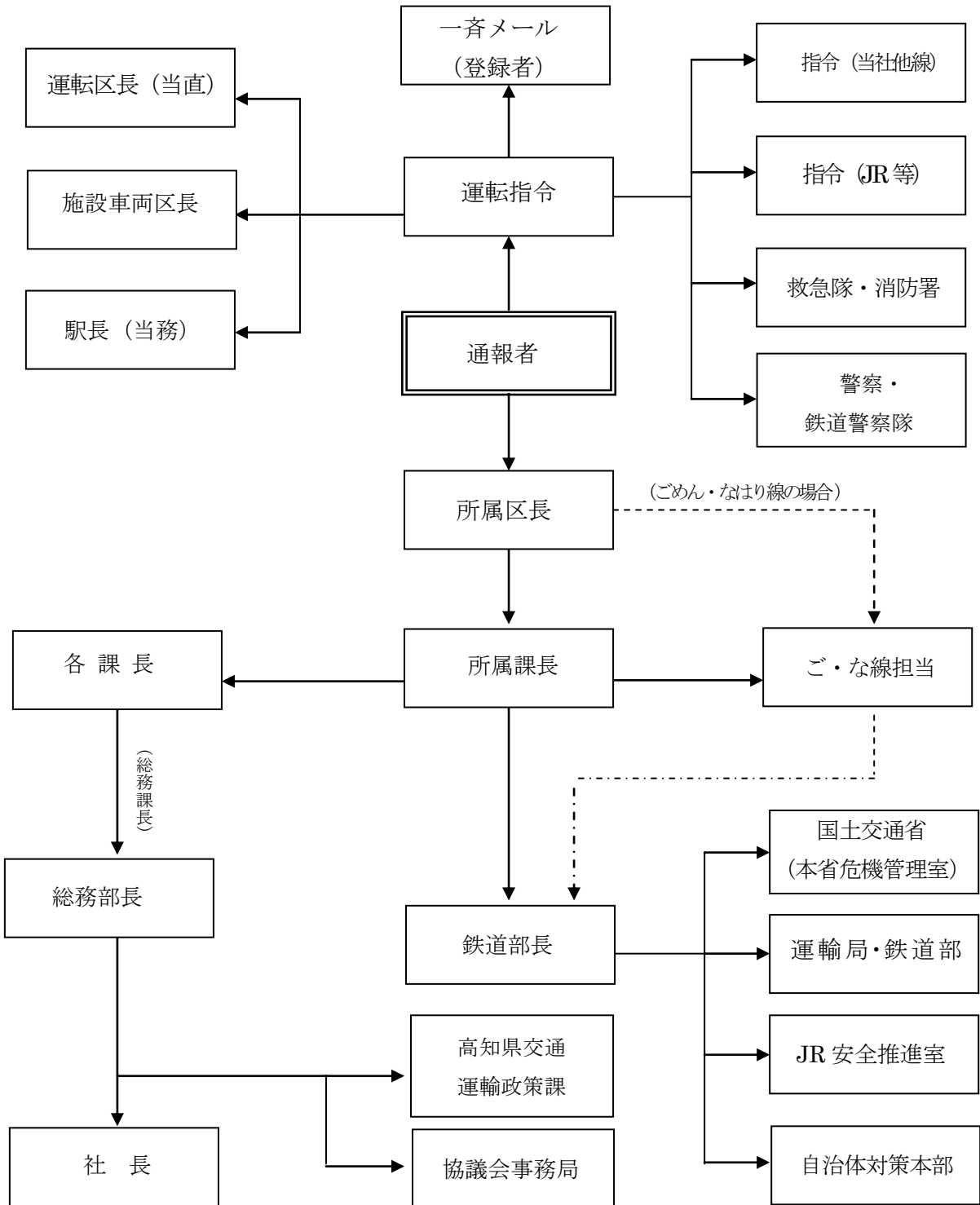


#### ②主な管理者の役割

役 職	役 割
社長	輸送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	鉄道整備、車両、運転取扱いの安全性及び相互部門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統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	運転管理者は、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責務を有する。
施設管理者	施設管理者は、整備・維持管理計画、その他必要な計画の検討に当り、施設関係の係員、整備の状況その他の事項を総合的に勘案し、安全性及び実現可能性の検証を行うものとする。
車両管理者	車両管理者は、車両計画その他必要な計画の検討に当り、車両関係の係員、整備の状況その他の事項を総合的に勘案し、安全性及び実現可能性の検証を行うものとする。

③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



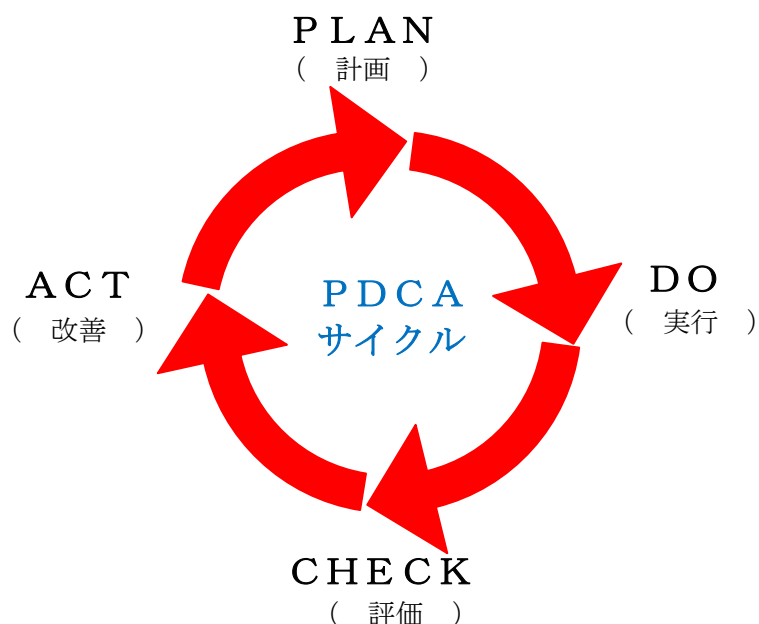
#### ④内部監査の実施

当社では、運輸安全マネジメントの一環として、平成20年度から毎年、内部監査を実施しております。

平成30年度は、1月に経営管理部門及び現業実施部門の内部監査を実施いたしました。この結果「是正処置回答兼フォローアップ事項報告書」の発行は無く、経営管理者の安全マネジメント態勢への積極的な関与やリーダーシップ、現業実施部門の定期的な教育訓練、事故防止訓練、注意事項等の指示伝達、各種記録簿の記載状況等が、規程やルールを遵守し適切に実行されていることを確認しました。

#### ⑤安全管理体制の見直し

当社では、安全最優先のもと、安全性向上のため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。



#### (2) 安全管理に関する会議等

##### ①課長会

この会議は、社長、総務部長、鉄道部長、副部長及び課長が出席し、毎月1回開催、営業や事故防止について協議しています。

##### ②安全対策委員会

安全に関する取り組みとして、安全統括管理者を委員長とした「安全対策委員会」を毎月開催しています。実設訓練では、鉄道災害時における列車防護及び復旧訓練、警察・消防機関との合同救助訓練、鉄道テロ・連続殺傷事件等不審者対応訓練を実施。机上訓練では、主に運転事故や輸送障害の原因分析、対応策をはじめ、ヒヤリ・ハット報告に関する事項などを協議し、安全管理体制の更なる充実に努めています。



### ③異常時対応訓練

この訓練は、鉄道災害の発生を想定し、訓練を実施・検証することにより、各機関が鉄道災害における安全管理体制の確保、災害対応力及び危機管理能力の向上を図ることを目的とし、3月2日の「土佐くろしお鉄道 安全の日」、6月11日の「土佐くろしお鉄道 事故防止の日」と、毎月開催している「安全対策委員会」に併せて実設訓練を実施しています。

### ○「土佐くろしお鉄道 事故防止の日」実設訓練

#### ① 協力業者との合同列車防護訓練



#### ② 南海トラフ地震を想定した避難誘導訓練



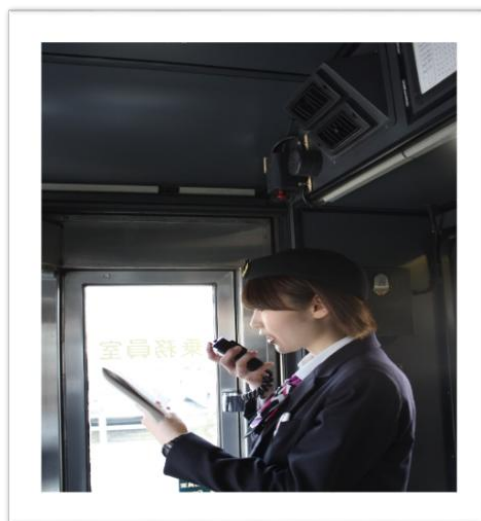
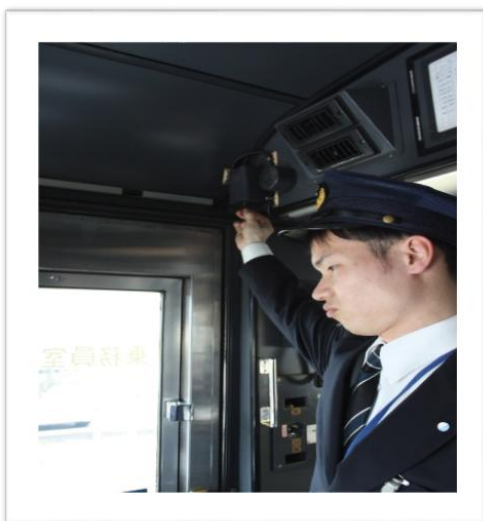
○関係消防機関・警察・土佐くろしお鉄道 合同訓練



○踏切脱出訓練（踏切事故防止キャンペーン）



○「土佐くろしお鉄道 安全の日」実設訓練  
列車を緊急に停車させる訓練



#### ④安全衛生委員会

労働災害を防止するため、各職場の環境整備や職員の健康管理に関する報告を行い、2ヵ月に一度、産業医を招き職場環境及び職員の健康診断受診時の健康状態についてご指導を受け職場環境改善に取り組んでいます。

#### ⑤業務研究会

各職場単位で、毎月業務研究会を実施し社員の資質の向上に努めています。

### 4 安全対策の実施

#### (1) 人材対策

安全確保のためには車両、鉄道施設の充実だけでは実現できません。あくまでも取扱いを行うのは運転係員で、係員の知識及び技術の向上・継承を図るとともに、事故防止に取り組むことが重要と考えています。毎月2時間の業務研修会の他に、車両メーカーが実施する車両に対する講習会や、JR四国が行う事故対策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。

#### (2) 安全設備対策（5ヵ年計画の実績と計画）

単位：千円

	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度
電気融雪器の新設				11,000	
防犯カメラ設置		4,100	2,000		3,000
車両P L C更新工事	19,650	9,400	13,100	9,400	9,400
PRC・CTC中央装置更新工事		120,000			
落橋防止工事	45,000	50,400			
高架橋耐震工事	83,592	70,416	118,823	120,272	120,960
高架橋断面修復工事				21,608	21,655
P C枕木化工事	24,050	24,045	24,045	47,000	50,000
合成枕木化工事				16,587	16,892
踏切保安設備の改良	27,000				
無線基地局の増設				19,109	70,000
分岐器の重量化				17,600	
地震津波避難路の整備					3,000
合計	199,292	278,361	157,968	262,576	294,907



### (3) 安全に関する現場等における取組み

#### ①乗務員に対する確実な点呼

乗務点呼においては、対面点呼を基本とし点呼執行者による注意事項・伝達事項・徐行箇所等の確認、乗務員の健康状態の把握に努めるほか、アルコール検知器による酒気帯びのチェックを実施しています。また、乗務終了後は、当日の運転状況の報告及び次勤務の確認を行っています。



#### ②睡眠時無呼吸症候群対策

睡眠障害に起因する事故等を防止するため、全ての運転士に対し、定期的に検査機器を睡眠時に装着して睡眠時無呼吸症候群のスクリーニング検査（簡易検査）を実施しています。その結果、睡眠時無呼吸症候群の疑いが認められた場合は、専門医で精密検査を行い、治療が必要と診断された場合は、一時乗務を停止して治療に専念しています。

#### ③管理職及び助役の列車添乗による基本動作の励行・運転技術の向上による列車の安全運行確認と乗務員教育の実施

定期的に、助役職以上による列車添乗を行い、乗務員の指導や正しい基本動作・機器扱いの確認や、安全輸送を支える係員に対して安全意識の向上を図るため、毎月教育訓練を実施しています。

#### ④輸送安全総点検の実施

GW期間、夏季多客輸送期間、年末年始多客輸送期間においては、重点的に「鉄道テロ対策」の警備として、駅構内や列車内の巡視強化、車内放送による啓発放送などを行い、テロの未然防止に努めています。

#### ⑤ヒヤリ・ハット運動の推進

見過ごしてしまうと事故に繋がりがねない事象について「ヒヤリ・ハット」報告として、各職場単位で情報収集を行い、安全対策委員会に提出し対策・改善策など議論して事故防止に努めています。

#### ⑦ 重大事故・災害発生時及び緊急時対応訓練

安全対策委員会による年間開催計画を策定し、平成30年度は、テロ発生

時における警察・消防との合同訓練、線路支障時における協力業者との列車防護訓練、南海トラフ地震発生時を想定した避難誘導訓練、JR 四国との合同訓練を実施しました。

⑦他鉄道会社の訓練・研修会への積極的参加

主に、JR 四国が実施している総合事故対策訓練、南海トラフ大規模地震発生時の避難訓練、研修会などに積極的に参加しています。

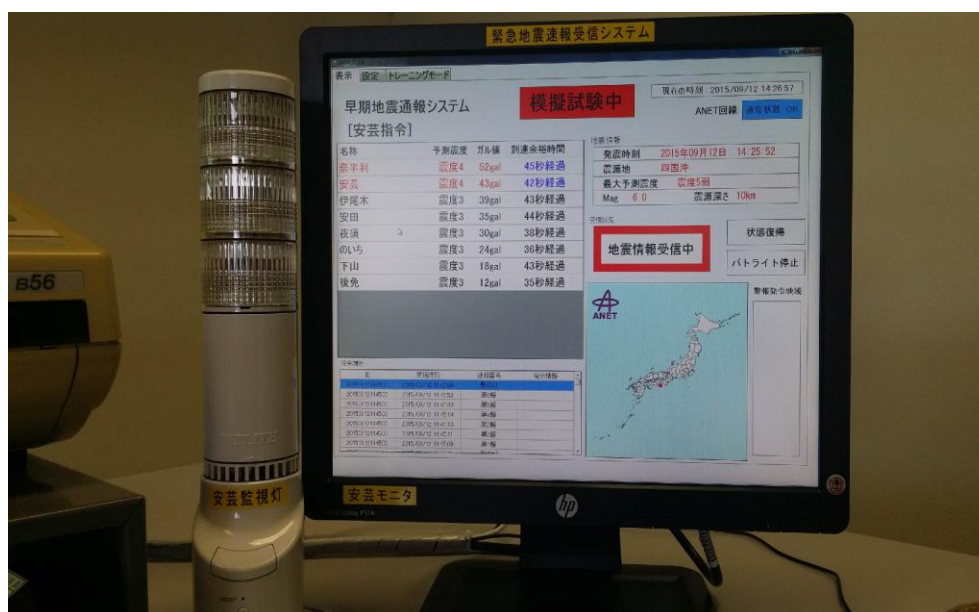
⑧転落防止対策に関する取り組み

プラットホーム転落事故防止対策について、中村・宿毛線、ごめん・なはり線の両線では、列車（特急・快速）が通過する駅に対しては、特急列車通過時刻及び多言語化で特急列車通過駅であることを知らせる注意看板を設置し、また、見通しが悪い駅では、ホーム通過400m手前付近（列車接近標）で気笛を吹鳴し注意喚起を実施しています。多客期等でプラットホーム上にお客様が多い場合には、列車入線時にプラットホーム看視を行う係員を配置し、転落事故防止に取り組んでいます。

(4) 地震対策

早期地震速報システムが導入され平成 27 年 3 月 11 日に「中村・宿毛線」3 月 14 日に「ごめん・なはり線」でそれぞれ運用を開始しています。

気象庁の緊急地震速報システムを活用し、震度 4 以上を想定される地震を感知した場合には、自動的に列車無線を発報して走行中の乗務員に知らせ、直ちに列車の停止手配を行うこととしています。



早期地震速報システム

## 5. 利用者・沿線住民の皆さま、関係者との連携

### (1) 利用者・沿線住民の皆さまからの声

日頃より当社線をご利用いただいている、お客様や沿線住民のご意見やご要望を受け賜るため、主要駅に「ふれあい箱」を設置しご意見を頂いています。「お客様のご意見」を頂いた場合には、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。

### (2) 利用者・沿線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。この種の事故が、発生してしまうと、人命にかかわる重大事故につながる危険性があり、踏切事故防止キャンペーン等を通じて注意喚起を行っています。

鉄道事業者としては、踏切遮断機や警報装置を設置し、踏切事故防止に取り組んでいますが、沿線住民の方々にご協力をお願いしています。

### (3) 利用者・沿線住民の皆さま、関係者との協議

当社では、「サポーターズクラブのりのり支援隊」や「NPO法人ごめん・なはり線を支援する会」があり、様々なご意見を頂いています。

## 6. 安全報告書へのご意見と第三者評価

### (1) 安全報告書へのご意見募集

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 13 回目となりました。

この報告書には、当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持って日夜業務に励んでいます。

この安全報告書をご覧になって、安全に対するご意見がありましたら、ふれあい箱又は当社までご連絡いただければ幸いと存じます。

### (2) 安全報告書に対する第三者評価

平成 29 年度の安全報告書について、第三者からのご意見はありませんでした。

### (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。