

# 2008年度 安全報告書

## 1. お客様をはじめ地域の皆様へ

いつも「ことでん」をご利用いただき誠にありがとうございます。  
また、平素は鉄道事業に対してご理解を賜り、心より感謝申し上げます。

さて、当社は経営理念の第一に「安全の確保」を掲げ、経営トップから現場社員までが一丸となり安全管理体制を構築し、法令の遵守とともに安全輸送に努めています。

この報告書は、鉄道事業法に基づき、輸送の安全の確保のための取り組みや安全の実態について、自らを振り返るとともに広くご理解いただくために作成し公表するものです。皆様からの声を輸送の安全に役立てたく、是非、積極的なご意見を頂戴できれば幸いです。

2008年9月

高松琴平電気鉄道株式会社  
代表取締役社長 真鍋 康彦

## 2. 安全方針

### (1) 基本方針

当社の経営理念の第一は、安全の確保です。「安全綱領」を次のように掲げ、社長以下、社員全員に周知・徹底しています。

- 1) 安全は、輸送業務の最大の使命である。
- 2) 安全の確保は、規程の遵守及び執務の厳正から始まり、不断の修練によって築き上げられる。
- 3) 確認の励行と連絡の徹底は、安全の確保に最も大切である。
- 4) 安全の確保のためには、職責を超えて一致協力しなければならない。
- 5) 疑わしいときは、手落ちなく考えて、最も安全と認められるみちを採らなければならない。

### (2) 安全目標

昨年度から5年間（2007年度～2011年度）の鉄道輸送安全目標は、下表のとおりです。その中で2007年度は、全社員で安全目標に取り組んだ結果、列車事故・重大インシデントはありませんでした。また、人身障害事故・踏切障害事故は安全目標に沿った件数に留まっています。本年度は、8月31日現在、全ての項目で事故は発生していません。引き続き社員一同、目標達成に向け取り組む所存です。

区分	項目	内容
鉄道輸送安全目標 〈定量的な目標〉	列車事故(衝突・脱線・火災)	5年間発生させない
	人身障害事故・踏切障害事故	5年間で20%減少させる
	重大インシデント	5年間発生させない

## 3. 事故の発生状況とその再発防止措置〈2007年度〉

### (1) 鉄道運転事故

人身障害事故3件・踏切障害事故4件が発生しました。事故の原因については、踏切の直前横断や線路内への立ち入り等「第三者障害」によるものです。

2006年度に比べ7件の減少となっていますが、継続して踏切事故の未然防止を目的とした広報活動や道路管理者・地元警察署と連携した通行マナー向上のための啓発活動等に努めています。

## (2) 自然災害

7月に台風4号の接近により、列車の運転を見合わせた輸送障害事故が発生しましたが、大きな自然災害も無く概ね安定した輸送を確保することが出来ました。

## (3) 輸送障害（30分以上の遅延や運休）

上記1件の自然災害のほか9件の輸送障害が発生しました。このうち「第三者障害」によるものが2件、車両故障や設備の不具合など当社の責任によるものが7件発生しており、これらについては原因を分析し、再発防止対策を講じています。ご利用者の皆様に大変ご迷惑をおかけしましたことを深くお詫び申し上げます。

## (4) インシデント（事故の予兆）

インシデントは発生していません。

## (5) 行政指導等

国土交通省からの行政指導はありませんでした。

## 4. 輸送の安全確保のための取り組み

輸送の安全を確保するため下記の安全対策を鋭意進めていますが、本年度以降も引き続きこれらを積極的に進めてまいります。

### (1) 踏切事故防止対策（立体交差化）

踏切事故防止の抜本的な対策として、2007年10月7日に長尾線の元山駅～西前田駅間（1.4km）、同12月9日に琴平線の三条駅～太田駅間（0.9km）の国道11号バイパスとの立体交差事業が完成しました。これにより長尾線13箇所・琴平線6箇所の計19箇所の踏切を除去いたしました。



〈琴平線立体交差〉



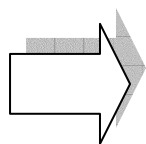
〈長尾線立体交差〉

## (2) 踏切の安全性向上

2008年3月末現在、前項の立体交差化により337箇所から318箇所へ踏切数が減少しています。また、琴平線の羽床駅～栗熊駅間の第四種踏切（渡池第三踏切）を廃止し、太田駅構内の用水管理道を第一種踏切（太田駅北踏切）として整備し通行者の安全を確保しました。



〈施工前〉



〈施工後〉

## (3) 係員の教育訓練

2007年11月には、自然災害や脱線事故等の異常時における危機管理体制の強化を目的とした総合事故対策訓練に85名が参加して実施いたしました。

また、列車乗務員や駅係員の技能及び知識の向上を目的として「係員の教育訓練規程」に基づき、年間6回の安全教育を職種別のカリキュラム・スケジュールにより実施いたしました。



〈総合事故対策訓練 2007/11〉



〈2007年度安全教育〉

#### (4) 安全のための投資と支出

安全・安定輸送を鉄道事業の最重要課題ととらえ、年度により投資額の増減はあるものの優先的に安全投資にあてています。2007年度は、約2億円を安全投資にあて、輸送の安全の確保に努めています。

また、修繕費についても毎年約3億円を支出し、その3分の2を設備の維持・更新などの安全対策に関するものに充当しています。

2007年度の安全投資の主たるものは、以下の通りです。



〈車両の更新〉



〈房前防潮堤の改修〉



〈瓦町変電所配電盤の改修〉



〈大町駅分岐器の重軌条化〉

## 5. 当社の安全管理体制

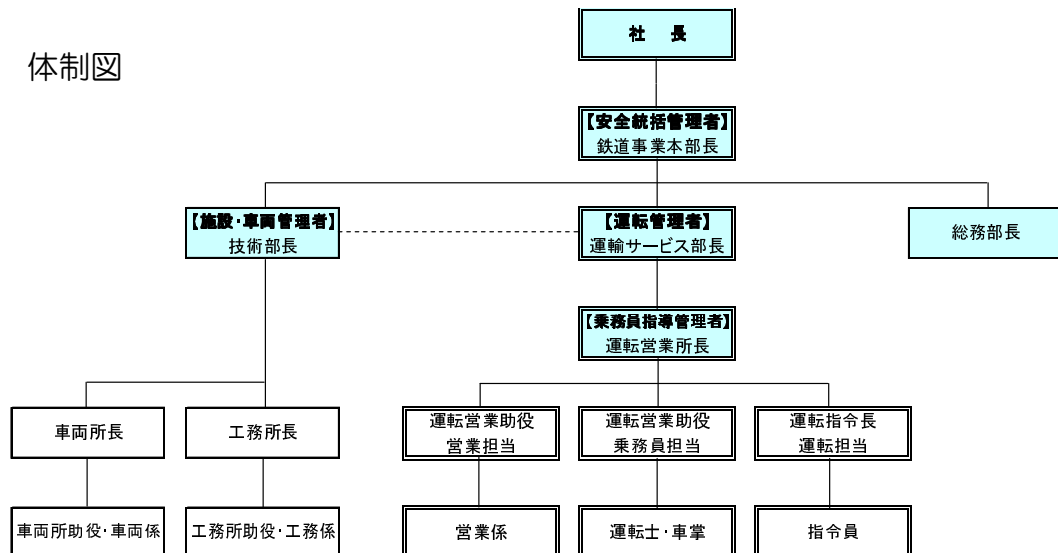
### (1) 安全管理体制

2006年3月の鉄道事業法の改正により、同年10月に「安全管理規程」を制定し社長をトップとする安全管理体制を整備、組織内の責務を明確にし、安全性向上のためのPDCAサイクル<sup>〈※〉</sup>が確実に実行するよう取り組んでいます。

社長、安全統括管理者ならびに各管理者の役割及び体制は以下のとおりです。

役職	役割
社長	輸送の安全の確保に関する最終的な責務を負う。
[安全統括管理者] 鉄道事業本部長	輸送の安全確保に関する業務を統括する。
[運転管理者] 運輸サービス部長	安全統括管理者の指揮の下、運転に関する事項及び事故防止に関する事項を統括する。
[施設・車両管理者] 技術部長	安全統括管理者の指揮の下、鉄道施設及び車両に関する事項及び投資計画に関する事項を統括する。
総務部長	安全統括管理者の指揮の下、輸送の安全確保に必要な要員に関する事項及び予算計画に関する事項を統括する。
[乗務員指導管理者] 運転営業所長	運転管理者の指揮の下、運転士の資質の保持に関する事項を管理する。

体制図



〈※〉 PDCA サイクル → 計画(Plan)を実行(Do)し、評価(Check)して改善(Act)に結びつけ、その結果を次の計画に活かすサイクル

## (2) 安全に関する会議

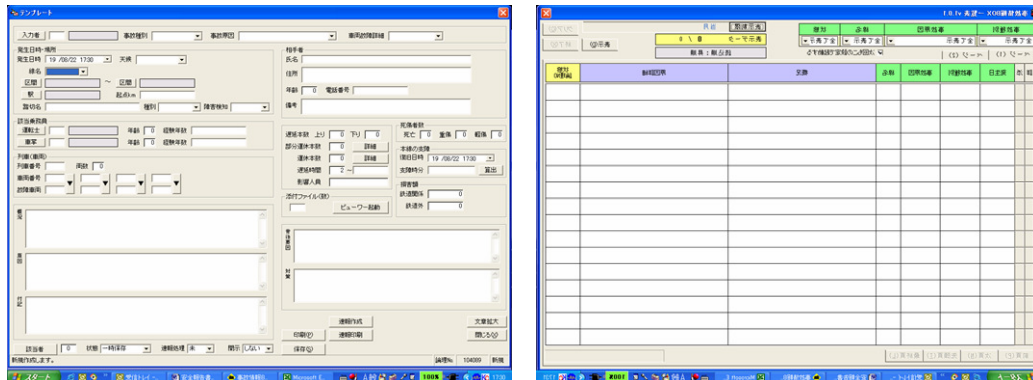
2007年度は、社長・安全統括管理者をはじめとする常勤役員から列車乗務員・駅係員・技術係員までの全職種が出席する「安全推進委員会」を12回開催いたしました。この委員会で事故情報等を集計・分析し、再発防止対策についての具体的な討議を行っております。さらに、現業社員からの意見を吸い上げるボトムアップの仕組みを積極的に取り入れ、安全性の向上に役立てています。



〈安全推進委員会〉

## (3) 事故情報のシステム化

運転事故からヒヤリハット等の“事故の芽情報”までを、「事故情報 BOX システム」によりデータベース化し管理しています。このシステムを運用することにより、入力された情報は速やかに現場社員から経営トップまで共有化が図れ、透明性も確保しています。また、類似事故の再発防止対策に活用しています。



〈事故情報 BOX システム運用画面〉

## (4) 緊急時対応

大規模な運転事故や自然災害に備え、緊急事態対策規程・防災体制要綱を策定し緊急時の体制を構築しています。状況に応じて対策本部を設置し、復旧対策に当たります。

## (5) 経営トップによる職場査察

2007年度は、社長・安全統括管理者をはじめとする常勤役員により、年間3回の現場査察を実施し、経営トップ自ら安全管理の遂行状況を確認しました。



〈運転指令所の安全点検 2007/5〉



〈滝宮変電所の安全点検 2007/12〉

安全点検実施日	実施線区	適 要
2007年5月18日	志度線	春の全国交通安全運動期間中
2007年10月1日	長尾線	秋の全国交通安全運動期間中
2007年12月10日	琴平線	年末年始安全総点検期間中

## (6) 安全管理体制の見直し

安全マネジメント体制が適切に機能しているかを診断するため、2008年3月に安全管理体制に係わる内部監査を実施しました。この内部監査により、組織の安全管理体制の課題や問題点をチェックし、評価・検証した結果を基に見直しを行いました。



〈内部監査時のヒアリング状況〉

## 6. お客様や地域の皆様との連携

### (1) お客様からのご意見

お客様からあらゆるご意見をお寄せいただく「イルカBOX」を18の駅に設置しています。2007年度に頂戴したご意見の総数は725件で、そのうち「安全」に関するご意見は23件あり、これらについては直ちに状況を調査し、必要な安全対策に活用させていただいています。また、頂戴したご意見は原則として全数回答・公表するよう努めています。



## (2) 地域との連携

沿線の学校等から校外学習等のお申し出に対しては積極的に受け入れをしています。この中で子供たちに鉄道に興味を持っていただくための時間と共に、置石や線路内への立ち入りの危険性の啓蒙活動も実施しています。

さらに当社から沿線の学校等へ出向き、安全啓発グッズの配布を通して事故防止のPRを行いました。また、地域のイベント等でミニSL・ミニ電車の運転会を開催して、子供たちへ事故防止の啓蒙活動にも積極的に取り組んでいます。



〈校外学習時の安全啓蒙活動〉



〈ミニSL・電車運転会 2007/4〉

## (3) 駅の安全向上の取り組み

2007年10月7日に長尾線立体交差の供用開始により、水田駅が高架上の新しい駅として開業いたしました。新駅の整備にあたっては、高齢者や障害者の方にもご利用しやすく、かつ、高架上の無人駅であることから安全性を確保するため、セキュリティ対策も強化して、駅施設の各所に警備会社とネットワーク接続された通報システムや記録装置付のITVカメラを設置して防犯面にも最大の配慮を配り、お子様や女性のお客様にも安心してご利用いただける駅として整備しています。



〈水田駅エレベーター車椅子対応〉



〈水田駅の営業設備〉

### (3) 踏切事故防止キャンペーン

踏切事故の防止を目的として、ドライバー・地域の皆様に対して踏切通行時のマナーを再認識いただくために、2007年11月に志度線の春日川駅～湊元駅間 新川踏切で、地元「交通安全母の会 古高松地区」を初めとする関係機関の皆様方にご協力いただき「踏切事故防止キャンペーン」を実施いたしました。



〈踏切事故防止キャンペーン 2007/11〉

## 7. ご連絡先

安全報告書へのご感想、当社の安全への取組みに対するご意見をお寄せ下さい。

### 〈ご 連 絡 先〉

高松琴平電気鉄道株式会社 運輸サービス部

Tel 087-863-7300 Fax 087-863-0152

E-Mail [e-iruka@kotoden.co.jp](mailto:e-iruka@kotoden.co.jp)

月～金(祝祭日を除く) 9:00～17:00