2014年度

安 全 報 告 書

ことでん

１．安全の基本的な方針と安全の目標

（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。

《安全綱領》

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

輸送の安全の確保に関する基本方針に基づき、2012年度～2016年度（5年間）の鉄道輸送安全目標は、下表のとおりです。今後も役員及び社員が一丸となって事故防止に努め、安全かつ安定した輸送の確保に取り組んでまいります。

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	年間 2件以下に止める
	踏切障害事故	年間 3件以下に止める
	重大インシデント	5年間 発生させない

２．鉄道事故等の発生状況

（１）鉄道運転事故

２０１３年度は、踏切障害事故が２件、人身障害事故が１件発生しました。事故の原因は、踏切の直前横断や線路内への立ち入りで「第三者障害」によるものです。事故が発生した踏切等においては、直ちに現地診断を実施し、注意喚起板の取り付けなど踏切の視認性向上対策を実施しています。また、線路内立入りの防止対策としてフェンスの設置等、侵入防止のハード対策も講じています。

（２）自然災害

自然災害は発生していません。

（３）輸送障害（30 分以上の遅延や運休）

５件の輸送障害が発生しました。車両故障や設備の不具合など当社の責任によるものについては直ちに原因を分析し、再発防止対策を講じています。ご利用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

２０１３年度は、列車仕立て時の点検不良により、走行中の列車のドアが開いたインシデントが１件発生しました。インシデント発生の概要及び再発防止対策は以下のとおりです。

○発生日時　２０１３年１０月１６日（水）　１６時２３分
○発生場所　琴平線　一宮駅構内　瓦町起点　８Ｋ３６８ｍ
○列　　車　下り４１列車　４両編成
○概　　要　同列車の運転士は、一宮駅に入駅途中（ホーム中央付近）で運転士知らせ灯の消灯を確認した。同駅に停車後、ドアの状態を確認したところ、進行方向２両目のドア１枚がほぼ全開に近い状態で開いていた。開扉したことによる乗客の転落等は発生していない。

○原　　因　仕立て点検時に当該ドアの開閉状態及びドア三方コックの定位確認を失念し列車として組成したため。

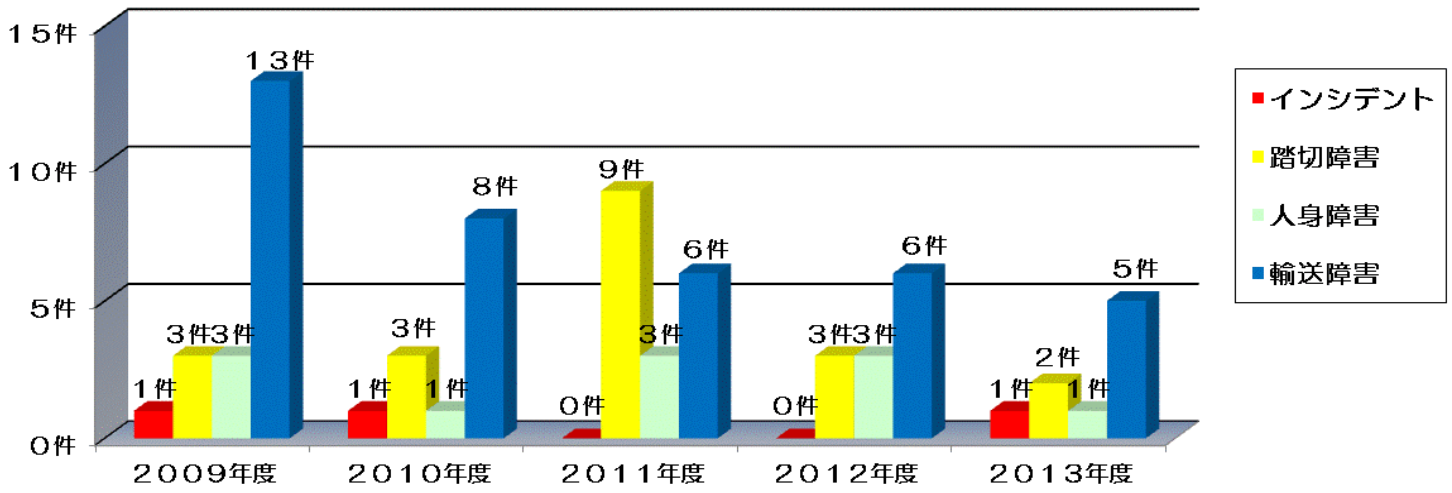
○対策（抜粋）① 全乗務員に対しドア開閉試験の手順等に関する臨時教育の実施と管理者による OJT の強化
② 「車両機器類操作記録簿」による車両機器の管理と「ドア三方コック反位設定中」札の掲出による注意喚起の実施

（５）行政指導等

２０１３年度、四国運輸局からの行政指導はありませんでした。

（６）事故等の発生件数の推移

２００９年度から５年間における事故等の発生件数は以下のとおりです。



３．輸送の安全確保のための取組み

（１）輸送施設の安全性向上

◎踏切設備１種化及び遮断機更新工事

２０１３年１２月、川西第一踏切（志度線）・近道踏切（長尾線）の２箇所の第４種踏切を遮断機と警報機を設えた第１種踏切へ格上げしました。また、直かん型の遮断機を３０機購入し主要踏切から計画的に更新し、安全運行体制の更なる強化を図りました。

川西第一踏切

更新遮断機

◎分岐器・レールの重軌条化及び枕木改修工事

２０１４年３月、八栗駅１２号分岐器及び原駅～琴電志度駅間（475m）のレールの重軌条化と８００本の枕木を PC 化し、保守性の効率化と保安度の向上を図りました。

八栗駅１２号分岐器

レール重軌条化及びPC枕木

◎施設のバリアフリー化

２０１３年１０月、春日川駅・八栗新道駅のホームスロープをバリアフリー対応に改修し、高齢者や障害者に優しい駅へと環境整備に努めました。また、琴電琴平駅に多機能トイレを新設しました。

春日川駅下りホームスロープ

（２）防災情報提供システムの導入

２０１３年８月、運転指令所内に防災情報提供システム専用のＰＣを設置し、気象台が発表する防災情報をリアルタイムで入手し異常気象時の運転規制等に活用しています。

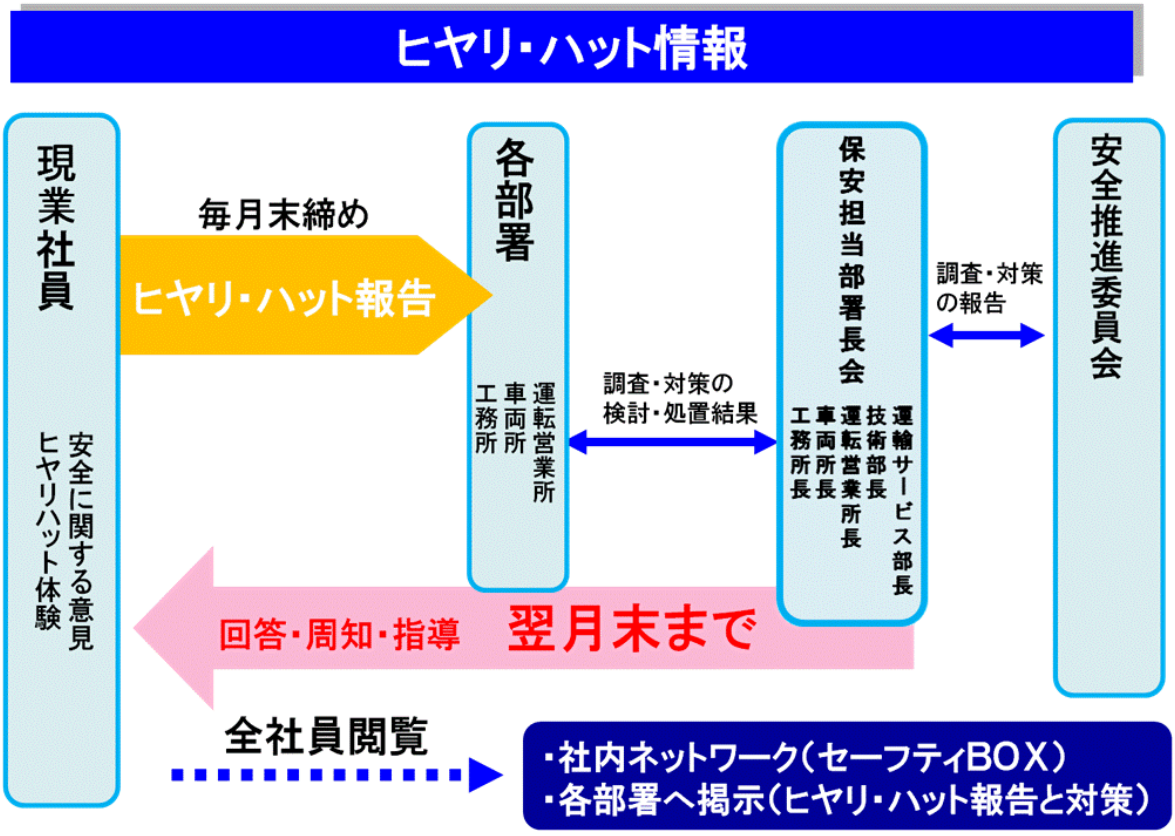
このシステムはインターネットを活用して、Ｗｅｂ及び電子メールにより、注意報・警報、大雨、地震、津波等の情報が気象台の発表と同時に専用ＰＣへメール配信されるものです。

（３）ヒヤリ・ハット等安全に関わる情報の収集強化および事故防止への活用

◎ヒヤリ・ハット運動

事故や障害等の未然防止のため、ヒヤリ・ハット情報の収集に取り組んでいます。当社では、ヒヤリ・ハットシート及びヒヤリ・ハットBOX（投函箱）を設置し、提出された情報は担当部署が集約を行い、原因と対応策を検討し、写真やコメントを添えて現場へフィードバックしています。このシステムが確実に機能するよう日常から社員同士の積極的なコミュニケーションを心掛けました。また、実施した対策については、安全推進委員会でも報告するなど、情報の共有化および事故の防止に役立てています。

2013年度は９７件のヒヤリ・ハット報告がありました。



◎安全に関する社員の声に対する表彰制度

収集したヒヤリ・ハット報告の中から、会社全体の輸送の安全性向上に寄与した情報を報告した社員に対し、２種類の表彰制度を設けています。２０１３年度は上期２件・下期２件、４件のヒヤリ・ハット報告が表彰されました。

■社長表彰〈ヒヤリ・ハット優秀賞〉

自らのヒヤリ・ハット体験を積極的に声に出し、その結果、事故等の未然防止や安定輸送の確保に大きく貢献した報告に対する表彰です。

■鉄道事業本部長賞

鉄道事業本部長が、特に会社の「安全」に寄与した事例として選定した報告に対する表彰です。

◎ヒヤリ・ハット表彰事例

①転落防止外幌の設置

ホーム上のお客様が車両の連結部に進もうとしていたため、乗務員が走って止めに向かったという報告を受け、車両連結部に外幌設置を計画的に進めています。

改善前

改善後

②ガードパイプの設置

松島二丁目駅構内通路の遮断機が降下しているのにも関わらず、横断しているのを発見し危険であるという意見を受け、ガードパイプを設置しました。

改善前

改善後

（４）安全性向上のための人材の管理・育成

◎ＳＡＳ対策（睡眠時無呼吸症候群対策）

運転士には、定期的にＳＡＳの検査器具『パルスオキシメーター』を睡眠時に装着して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、ＳＡＳの疑いが認められた者には精密検査を受診させ、治療が必要と診断された者には、医師による治療を義務付けしています。

◎乗務前点呼の厳正

運転士・車掌には、『点呼執行マニュアル』に基づいて乗務前点呼時に最新のアルコールチェッカーを使用した呼気の測定を義務付けています。

また、点呼執行者との対面点呼により、睡眠時間や心身の異常の有無をチェックし、睡眠不足や体調不良等に起因するヒューマンエラーの防止に努めています。

◎計画的な安全教育の実施

安全を支える人材の育成と社員個々のスキルアップを目的として、『係員の教育訓練規程』に基づき、年間6回（延べ30日間）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継続して実施しています。2013年度も引き続き、机上教育や実地教育の充実とあわせ、習熟度を確認するための考査を反復実施し、係員の資質の維持と向上に努めました。

また、今年度は全教習終了後に受講者全員に対し教習についてのアンケートを実施し、有効性についてのヒヤリングを行いました。アンケート結果を今後の運輸安全施策に反映させ継続的改善を図ってまいります。

机上教育

実地教育

◎救急救命講習会の実施

２０１３年１０月、急病人等の救急活動を円滑に行うために運輸部門の全職員（１６２名）に対して、自動対外式除細動器（AED）の使用方法を含めた成人に対する心肺蘇生法（胸骨圧迫と人工呼吸）についての講習会（講師：日本赤十字香川支部）を実施しました。

◎サービス介助士の資格取得

社員のサービス介助士2級の資格取得を推進し、お年寄りやお身体の不自由なお客様にも安心してご利用いただけるやさしい駅づくりを目標に、ハード面だけでなくソフト面でも一層のお客様視点に立ったサービスの提供に取り組んでいます。

2014年3月末現在、駅係員を中心に６９名がサービス介助士2級の資格を取得しています。

※サービス介助士は、ＮＰＯ法人「日本ケアフィットサービス協会」が認定する資格で、おもてなしの心と介助技術を学ぶ資格として、介助の知識と技術を認定する制度です。

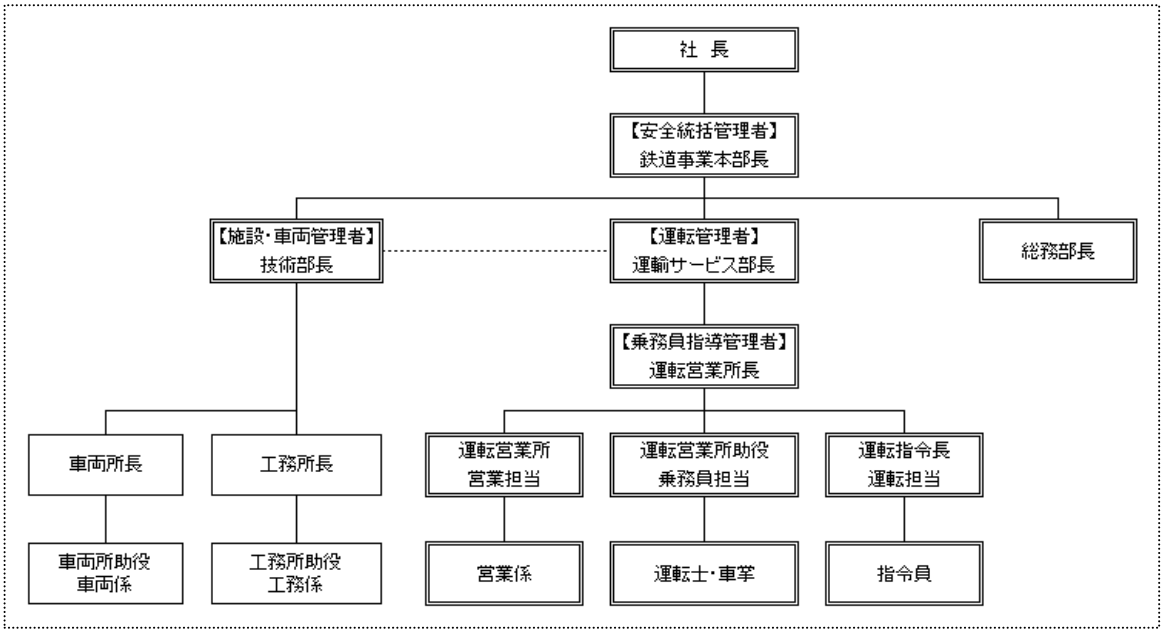
4．安全管理体制

（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、経営トップである社長を最高責任者とし、安全統括管理者・運転管理者・その他の責任者による安全管理体制を確立しています。

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



（2）安全管理に関する会議

■安全推進委員会

安全対策を推進する体制として、社長をはじめ、安全統括管理者から現場社員までの全職種が出席する「安全推進委員会」を2002年9月から月次で開催しています。

この中で、現場社員との意見交換の時間を必ず設け、事故情報以外にも日頃の取組みの報告や現業部門で抱える課題等が直接社長に伝えられ、現状や課題等について共有化が図られています。

安全推進委員会の様子

■保安担当部署長会

月次で鉄道部門の部長・所長・助役でメンバー構成された「保安担当部署長会」を開催し、ヒヤリ・ハット情報の分析や事故防止対策等の詳細を議論するとともに、本社と現場の間、現業部署間の意思疎通等「たて・よこ」の連携強化に努めています。

■現業部門の意見交換会の開催

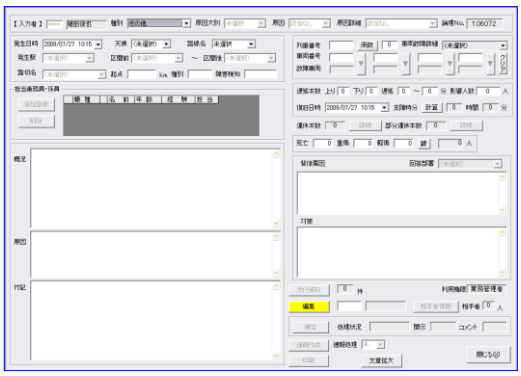
現業部門のコミュニケーションの確保と安全最優先の意識の醸成を目的として現業部門の意見交換会を 2012 年８月から月次で開催しています。

潜在的な問題点を把握・改善が出来るとともに、風通しの良い組織文化の醸成に努めています。

意見交換会の様子

（3）事故情報のシステム化

2003年４月から、運転事故・輸送障害等の運行に関する事象を、『セーフティBOX』によりシステム管理し、４,３００件を超える事象をデータベース化しています。このシステムを活用することにより、入力された情報は速やかに現場社員から社長まで共有化が図れ、透明性も確保しています。２０１３年度は４３４件の事象を収集・分析し、再発防止対策については可能な限りスピードを持って実行するよう努めています。



セーフティBOX入力画面

（４）緊急時の対応に対する訓練

◎総合事故対策訓練

鉄道運転事故や災害発生時の対応については『緊急事態対策規程』等で予め体制を定めていますが、これが全社で迅速かつ適切に機能することを確認する目的で、総合事故対策訓練を毎年実施しています。

２０１３年１１月、和歌山県南方沖を震源とする、マグニチュード７．９規模の地震が発生し、香川県全域は震度６弱の揺れを認め、走行中の列車が倒木に衝突し土砂に乗り上げた脱線事故を想定し、四国運輸局・高松市南消防局・グループ会社・請負会社の協力の下、１２０名が参加して訓練を実施しました。

訓練では指令伝達訓練、高松南消防局との連携による救出活動訓練や施設復旧訓練、油圧ジャッキによる脱線車両の載線訓練などを実施し、緊急事態発生時の体制を再確認しました。

《第７回　総合事故対策訓練の実施状況》

開会式　社長訓示

救出活動訓練

架線復旧訓練

車両載線訓練

（5）経営トップによる安全査察

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、安全管理状況を確認し輸送の安全確保に努めています。2013年度の安全査察の実施状況は以下のとおりです。

安全査察の実施年月日	実施線区	実施状況
【春の全国交通安全運動期間】 ２０１３年　４月１７日 ・瓦町～琴電志度間の添乗査察 ・今橋車両所、スロープ改修工事を査察	志度線	
【秋の全国交通安全運動期間】 ２０１３年　９月３０日 ・瓦町～琴電琴平間の添乗査察 ・滝宮駅乗務員宿舎新設を査察 ・綾川新駅工事状況を査察	琴平線	
【年末年始の安全総点検期間】 ２０１３年１２月１８日 ・高松築港～長尾間の添乗査察 ・運転指令所を査察	長尾線	

５．利便性向上の取り組み及び地域との連携について

（１）新駅「綾川駅」の開業

２０１３年１２月、「幹線鉄道等活性化事業費補助」の仕組みを活用し、国・香川県・綾川町と連携して新駅「綾川駅」を開業しました。新駅開業は、平成１８年７月の「空港通り駅」以来７年半ぶりですが、「綾川駅」が鉄道を軸とした利便性・快適性に優れた新しい街づくりのターミナルとして活用され、地方のモデル駅となるよう地域の皆様と力を合わせて育ててまいります。

また、「綾川駅」開業に併せて全線でダイヤ改正を実施し、新駅エリアの運行頻度の向上や始発・終電を拡充し利便向上を図るとともに、新規旅客の獲得に努めました。

（２）ＬＥＤ式発車案内標の更新と多言語化

２０１４年３月、瓦町駅の LED 式発車案内標の全面更新に併せて、５駅の LED 式発車案内標の多言語化と全駅のサインにナンバリングを導入して、外国人や沿線外からのお客様に対する情報提供の促進を図りました。

（３）お客様からのご意見

お客様サービスの一層の向上を図るために、２００２年８月からご利用いただいているお客様のご意見・ご要望等を全体の情報として活かしています。各駅のご意見箱へお客様より頂戴したご意見は『イルカ BOX』でシステム管理し、運用開始以降約１１，０００件のご意見をデータベース化し情報を全社で共有しています。

頂戴したご意見は、月次で開催される『サービス改善推進委員会』で討議し、具体的な改善策を講じるとともに、駅に設置する掲示板において、原則として全数回答・公表するように努めています。また、当社のホームページでもメールによりお客様の声を受け付けています。

（４）乗車マナー向上の取り組み

お客様に駅構内や車内で快適にお過ごしいただけるよう乗車マナーの向上にご協力をお願いしています。その一環として、お客様に守っていただきたいマナーとルールを周知するため、「さぬき弁のマナー講座」の第二弾を作成し、２０１３年１０月より駅や車内に掲出しています。

さぬき弁マナー講座ポスター

（５）地域の皆様への啓発活動

鉄道施設を活用した校外学習『わくわく電車教室』を積極的に開催しています。2013年度は小学校２７校、幼稚園・保育所２３校、延べ2，５０７名のお子様に参加をいただきました。この教室の中ではキャリア教育の一環として、お子様用の制帽を着用して実際の車両を使っての運転士・車掌体験や、車両の洗車体験、オリジナルの教材を用い、置石や線路内への立ち入りの危険性や乗車マナー向上について啓発することで、児童の安全意識の醸成にも取組んでいます。また、年間３回の通学列車合同特別補導を高松地域生徒指導推進協議会と合同で実施し、乗車マナー向上の啓発活動にも取組みました。

◎沿線小学校での啓発活動

２０１３年度は、沿線小学校との連携企画として「マナーアップ大作戦」を実施しました。「マナーアップ大作戦」は、児童の登下校時のマナーに問題があることを学校側も認識しており、通学経路の一つである電車と連携した啓発活動です。２０１３年７月には、小学校へ出向いて『わくわく電車教室』を実施し、８月には駅施設へ児童作成の乗車マナー向上ポスターを掲出しました。

同小学校は文部科学省研究開発学校の指定を受けており、２０１４年２月、全国の教職員・学校関係者約１,５００名が集まる研究発表会において、当社と連携した「マナーアップ大作戦」の取組みが発表されました。

（６）踏切事故防止キャンペーン

２０１３年１１月、第二出晴踏切・第三出晴踏切で高松市交通安全対策室、築地地区コミュニティー協議会・築地地区交通安全母の会、高松北警察署にご協力を頂き、踏切事故防止キャンペーンを実施、約１００台のドライバーにチラシを配布し安全啓発活動に取組みました。

発煙筒点火体験

踏切脱出訓練

非常押しボタン体験

チラシ配布

６．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　irucabox@kotoden.co.jp
月～金（祝祭日を除く）　9:00～17:00