

2013年度
安全報告書

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あげられる。
- 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、職責をこ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

2012年度は、踏切障害事故3件、人身障害事故が3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事故の未然防止を目的とした全方向型警報灯や警報機の増設・反射テープの取り付けなど踏切の視認性向上対策や線路内立入りの防止対策として注意喚起板の設置等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）

6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

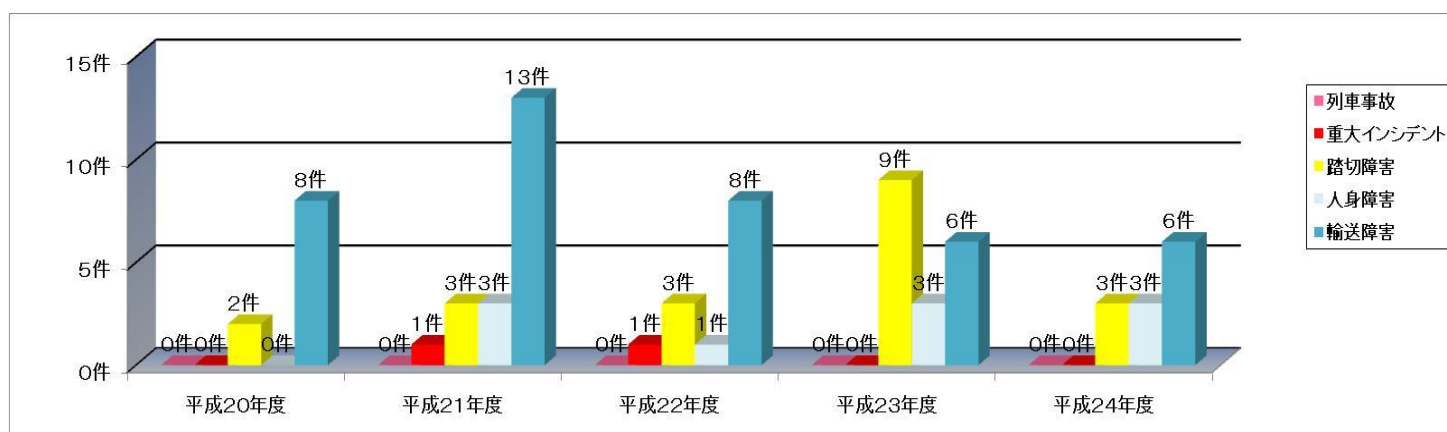
2012年度、インシデントは発生しておりません。

(5) 行政指導等

2012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

2008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

◎分岐器ATS地上設備新設工事

2012年12月、分岐器付帯曲線走行時の安全対策として、瓦町21号分岐器等の4箇所へ速度照査型のATS地上子の新設し、安全運行体制の更なる強化を図りました。



瓦町21号



岡田11号

◎列車無線装置更新

2013年3月、列車無線装置の新スプリアス規制（H17制定の必要周波数帯以外の電波発射基準）への対応として、基地局および列車無線装置（63台）の全面更新を行い、通信環境の強化に努めました。



列車無線基地局の更新・移設



スタンダードVX-582VFT

◎施設のバリアフリー化

2013年2月、今橋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の環境整備に努めました。

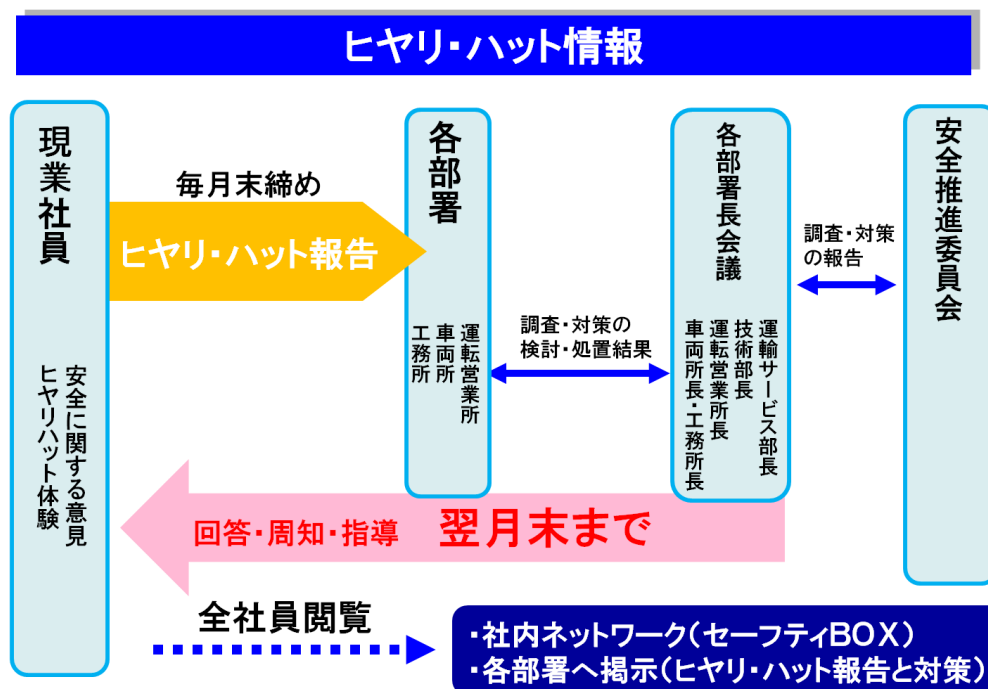


今橋駅上りホームスロープ

(2) 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、現場第一線の係員からのヒヤリ・ハット情報の収集に取り組んでいます。この運動は、事故には至らなかったものの、業務中に事故が起こりそうな状況に出会いヒヤリとしたり、ハットしたりしたことを記録し、その原因を究明・共有し、対策を立てて一つひとつ解決することで、事故の未然防止に繋げていく運動です。



◎ヒヤリ・ハット運動の更なる推進（ルールと運用を全面見直し）

書面による報告の詳細はこれまで通常の報告書を作成して、ヒヤリ・ハット事象を報告していましたが、現場社員の意見を取り入れ、2012年9月から専用のヒヤリ・ハットシートの作成や、ヒヤリ・ハットBOX（投函箱）の設置を行いました。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させるシステムに改善しました。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。

ヒヤリ・ハットシート	
皆さんの安全に関する声を今後の活動に役立てさせていただきます。ヒヤリとしたこと、ハットしたこと、気づいたことなどが、改善したきっかけになるかもしれません。大切に報告をお願いします。	
報告の場所、日、時刻、場所、状況などについて記入してください。	報告の場所、日、時刻、場所、状況などについて記入してください。
ヒヤリ・ハット事象（具体的に何があったか）	対策（原因、対策、結果など）
安全に関する意見（改善のアイデアなど）	その他（写真、コメントなど）
報告者（氏名、所属、部署）	報告日（年、月、日）
報告時間（午前、午後、夜間）	報告場所（車内、車外、その他）
報告内容（ヒヤリ・ハット事象、原因、対策、結果など）	報告者（氏名、所属、部署）
報告日（年、月、日）	報告時間（午前、午後、夜間）
報告場所（車内、車外、その他）	報告内容（ヒヤリ・ハット事象、原因、対策、結果など）

ヒヤリ・ハットシート



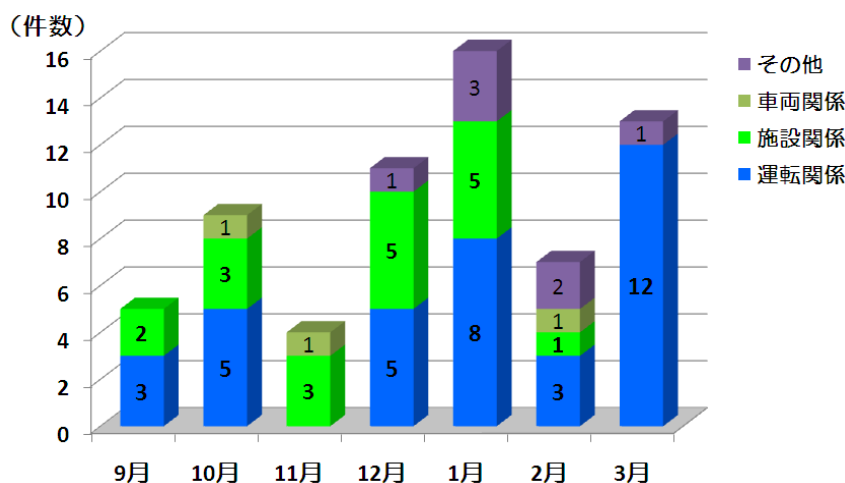
ヒヤリ・ハットBOX（投函箱）



ヒヤリ・ハット報告と対策を各職場に掲出

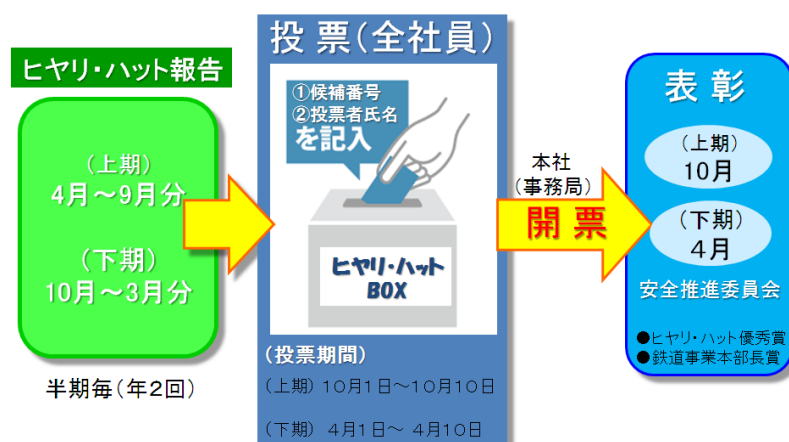
ルールと運用を全面見直し、収集強化に努めた結果、2012年度下期は65件のヒヤリ・ハット報告がありました。

ヒヤリ・ハット情報の報告件数の推移 平成24年9月1日～平成25年3月31日



◎安全に関する社員の声に対する表彰制度

収集されたヒヤリ・ハット情報の中から、会社全体の輸送安全性向上に寄与した情報を報告した係員に対し、投票方式等による2件の表彰制度を設けました。



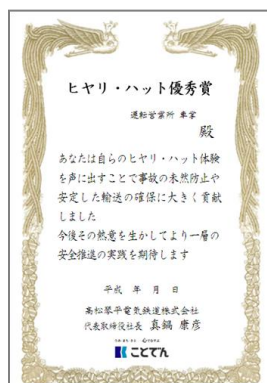
ヒヤリ・ハット優秀賞の選考方法

■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事例に対する表彰です。

■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。



表彰式風景

（３）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実施し、治療が必要と診断された者には、医師による治療を実施しています。



◎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が義務付けられています。

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。2012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して実施し、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

2012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（223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の一層のお客様視点にあったサービスの提供に取り組んでいます。

2013年3月末現在、駅係員を中心に60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。

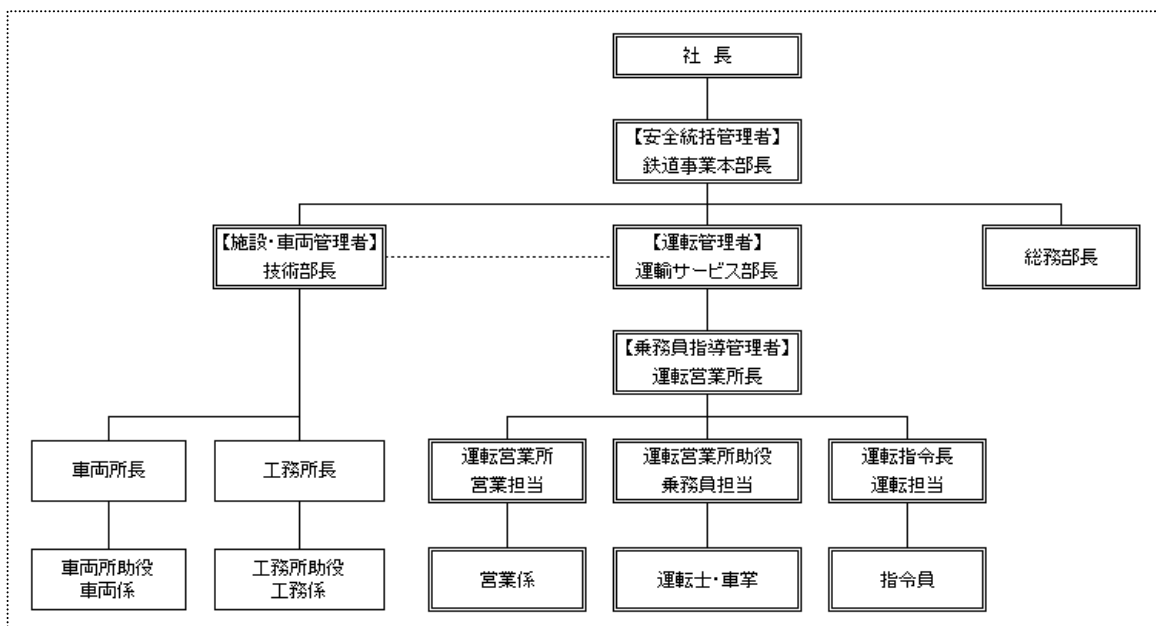
4. 安全管理体制

(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



(3) 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従業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り組みの報告や現場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

■所属長会議

鉄道部門の各所属長クラスで構成され、ヒヤリ・ハット情報などの分析と事故防止対策の審議を毎月行い、本社と現場の各部署相互の間で意思疎通・連携を図っています。

■現場部門との意見交換会の開催

「現場部門との双方向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、管理部門と現場係員との意見交換会を2012年8月から毎月実施しています。直接、現場係員と意見を交換することで、現場の潜在的な問題点を把握・改善できるとともに、風通しの良い組織文化の醸成につなげています。



意見交換会の様子

(4) 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、3,800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。2012年度は374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

（５）緊急時の対応に対する訓練

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しているかを確認する目的で、総合事故対策訓練を毎年実施しています。

2012年11月、乗用車との衝突による列車脱線事故を想定し、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6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



車両復線訓練

(6) 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。2012年度の安全査察の実施状況は以下のとおりです。

安全点検実施日	実施線区	実施状況
【春の全国交通安全運動期間】 <u>2012年 4月13日</u> ・ 瓦町～琴電志度間の添乗査察 ・ 今橋車両所定期検査実施状況を査察	志度線	
【秋の全国交通安全運動期間】 <u>2012年 9月27日</u> ・ 高松築港～長尾間の添乗査察 ・ 高田踏切拡幅工事状況を査察	長尾線	
【年末年始の安全総点検期間】 <u>2012年12月14日</u> ・ 高松築港～滝宮間の添乗査察 ・ 滝宮変電所施設点検状況を査察	琴平線	

(7) 運輸安全マネジメント評価

運輸安全マネジメント評価は、国土交通省が事業者の安全管理体制が適切に構築され、システムとして適切に機能しているかどうかを評価し、事業者の安全に関する取り組みを一層促進させるため、改善方策について助言等を行う制度です。当社は、2013年2月に2回目となる運輸安全マネジメント評価が実施され、経営トップおよび安全統括管理者・運転管理者のインタビュー、文書・記録の確認等が実施されました。

総評として、

■技能要員に対する教育・訓練について、その効果等を把握し、その結果を踏まえたカリキュラムの見直し及び改善の仕組みを構築し、効果を上げたことについて評価をいただくとともに、

①内部監査について、監査手法の見直しや計画的な内部監査要員の養成により、実効性のある内部監査を実施すること。

②事故体験の共有は社員の安全・事故防止意識向上につながることから、自社で発生した事故に限らず、他社で発生した鉄道事故も含めて重大性を認識・共有すること。

という助言をいただきました。

上記の評価・助言をもとに、今後も、より一層の安全管理体制の充実・強化に向け、全社員が一丸となって、更なる安全性向上の推進に努めてまいります。



運輸安全マネジメント評価

5. お客様や地域の皆様との連携

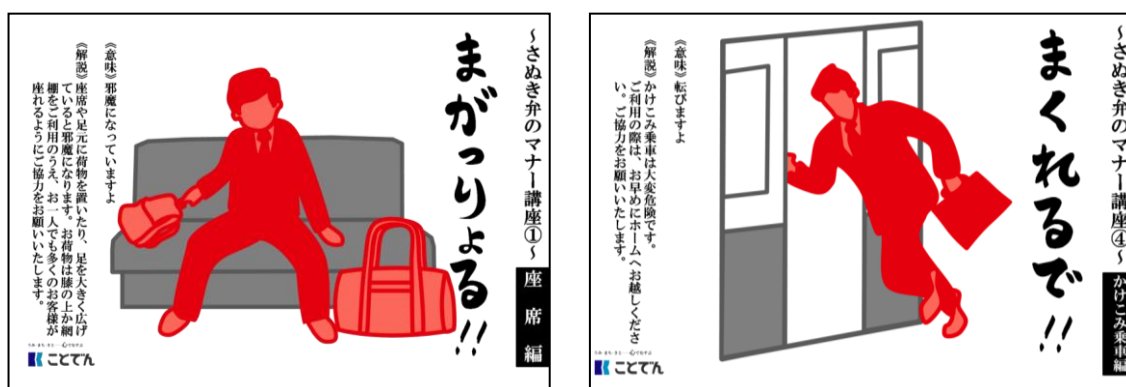
（1）お客様からのご意見

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。各駅のご意見箱にお客様から頂戴したご意見は『イルカBOX』でシステム管理し、運用開始以降10,000件を超える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、毎月開催される『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上において、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。

(2) 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」のポスターを作成し、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

(3) 地域の皆様への啓発活動

鉄道施設を活用した校外・園外学習『わくわく電車教室』を積極的に開催しています。2012年度は小学校29校・幼稚園・保育所26校、延べ3,020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り組んでいます。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り組みました。



わくわく電車教室実施風景

(4) 防犯対策の取り組み

主要駅及び無人駅に防犯カメラの設置（モニター監視および録画を実施）を進めています。また、警察や関係機関と連携し、駅駐輪場等にも防犯カメラ（常時録画）を設置し、セキュリティー機能の強化を図っています。2012年度は、水田駅・高田駅・長尾駅に防犯カメラを設置しました。



防犯カメラ監視システム

(5) 踏切事故防止キャンペーン

2012年11月、高松築港～片原町間『鶴屋町第一・鶴屋町第二踏切』において、四国運輸局・高松北警察署・交通安全母の会・高松市交通安全対策室のご協力を頂き、ドライバーや地域の皆様に踏切通行時の確実な一旦停止と安全確認の呼びかけを行いました。また、交通安全母の会の皆様には、踏切内でトラブルが生じた場合の対処法等、事故防止の啓発活動にご協力をいただきました。



発煙筒点火体験



踏切脱出訓練



チラシ配布

6. ご連絡先

安全報告書へのご感想、当社の安全への取り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