

北近畿タンゴ鉄道安全報告書

(2011年度版)



宮福線 宮津～宮村間 異常時列車取扱訓練 (伝令法)

北近畿タンゴ鉄道からの御挨拶

日頃から、北近畿タンゴ鉄道を御利用いただき、また、格別の御理解・御支援をいただきまして、誠にありがとうございます。

弊社の経営は、利用者の減少などによって非常に厳しい状況にあります。沿線の皆さんの生活の足を守り、丹後を訪れられる観光客の方々などを気持ちよくお迎えするため、社員一人一人が、KTRに課せられた使命を十分自覚し、業務遂行に精一杯努力してきました。

特に、尊い人の命を預かる鉄道事業にとっては輸送の安全確保が何よりも大切であり、「安全文化」が社内に浸透し定着するよう、社員の意識改革と安全対策の日常的な点検・指導に重点的に取り組みました。

この報告書は、鉄道事業法第19条の4の規定に基づき、KTRにおける安全の確保に向けた取組みなどを振り返り、今後の対策に生かすとともに、安全対策の状況を広く御理解いただくために取りまとめたものです。

本報告書に対する御意見や御助言をいただければ幸いです。

今後とも、安全確保を最優先に、沿線の皆さんの御協力をいただきながら更なる利用促進に取り組み、「沿線の皆様に親しまれ、地域に貢献できる鉄道」を目指して努力を重ねてまいりますので、よろしく願いいたします。

北近畿タンゴ鉄道株式会社

代表取締役社長 大槻 茂

安全に関する基本方針

社員一同、安全第一の意識を持って、安全管理規程を始め各種規程を遵守すると共に、安全に関する行動規範に基づき、社内に安全風土、安全文化を構築します。

【安全に関する行動規範】

- (1) 一致協力して輸送の安全の確保に努めます。
- (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努めます。
- (4) 職務の実施に当たり、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、事故の恐れのある事態、災害その他輸送の安全確保に支障を及ぼす恐れのある事態が発生したときは、人命救助を最優先に行動し、速やかに安全適切な処置をとります。
- (6) 情報は漏れなく迅速、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。

経営活性化（再生）5カ年計画における安全目標達成状況

当社が、19年度に策定しました目標『責任事故ゼロ（15年連続）』は、平成23年9月に達成しました。また、定量的な目標として設定していました列車事故（衝突・脱線・火災）発生に伴う「乗客の死傷者を伴う事故を5年間発生させない」についても達成しました。しかし、踏切障害事故については「5年間の発生件数を3件以下とする。」と設定しましたが、平成23年度に踏切障害事故が3件発生、そのうち自動車運転手の踏切への不法侵入による踏切障害事故が2件発生し、合計6件となりました。

23年度 事故等の発生状況

1 鉄道運転事故

平成23年度は、宮津線内において踏切障害事故が3件発生しました。原因は「一旦停止・確認不足」と「不法侵入」による踏切内進入であり、内2件は第4種踏切で発生しています。

（過去5年間の鉄道運転事故発生件数及び死傷者数の推移）

	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度
事故件数	1	2 (1)	1 (1)	3 (1)	3 (3)
死傷者	1	1	0	2	1
うち死亡者	1	1	0	1	0

() 内は踏切障害事故件数の再掲で、いずれも宮津線内で発生。

2 輸送障害

部内原因はドア扱不良事故が1件（前年2件）、転てつ器破損事故が2件（前年0件）、早発事故が2件（前年0件）、出発信号機を確認せずATSにより停止した事故が1件（前年ATS関係3件）、運転指令員による信号取扱に関する事故が3件（前年1件）、停止位置不良等の技量不足、確認不足及び知識不足によるものが4件あり、また、保安装置故障が2件、車両故障は18件（前年13件・前々年6件）と倍々に増えお客様にご迷惑をかけることとなりました。全体では前年27件に対し本年33件（対前年122.2%）という結果に終わりました。

部外原因では、急病人の発生、置石、枕木火災、自動車の脱輪等々が11件（前年10件）の発生でした。

災害原因では、台風12号接近時は始発列車から運転を見合わせるなど、強風・大雨や大雪による輸送障害は29件（前年18件）と、特に今年は連続して降り続いた大雪による輸送障害が4回も発生し、雪害は合計12件と多発しました。鹿・猪等との衝突は379件（前年476件）と97件減少しました。一方、災害原因に関わる車両災害1件、保安装置災害2件発生しています。

全体では411件（前年494件 対前年 83.2%）と減少しました

また、運転休止又は30分以上の遅れを伴う輸送障害が全体では18件あり、ご利用のお客様には大変ご迷惑をおかけしました。

原因別	平成23年度	平成22年度	増 減	30分以上の遅延又は運転休止の件数
部内原因	33	27	6	7件（内5件が車両故障）
鉄道外原因	11	10	1	
災害原因	※411	※494	△83	18件（雨－5件・雪－8件・風5件）
死 傷	0	0	0	
合 計	455	531	△76	

※災害原因の内(9.2%)は鹿・猪等の小動物との衝突によるもの(大部分が数分間の遅延)

3 インシデント

○インシデント1件発生

◇ 平成23年8月25日17時28分頃、網野発 西舞鶴行普通列車（342D—1両編成—KTR705号）が網野駅を発車し場内信号機付近を過ぎたあたりで異音感知し停車、車両点検したが異常は発見できず発車。丹後大宮駅発車後出力低下するが、計器類の異常もなく、力行可能と判断し低速で運転を継続し野田川駅に30分延着した。検修係員が調査したところ原因は補機駆動軸の落下と判明したため、以降の運転を打ち切りました。

◇再点検結果（700系、800系全車両）

- ・CGカップリングの細かなひび割れ、外周鉄板露出が見られる。
- ・802号のクロスキット部の「がたつき」がある。
- ・708号のオススプラインとメススプラインに90度の位相がある。

◇措置

- ・705号の補機駆動軸は、運転休止中の701号のものを充当した。
- ・802号の補機駆動軸は取り替えた。（取替品調達まで運用休止）
- ・708号の位相合わせを実施した。
- ・700系、800系のCGカップリングは全て取り替えた。

◇対策

- ・CGカップリングは全般検査時に取り換える。
- ・補機駆動軸センターピース部の摩耗検査実施し、状態により修理又は交換する。
- ・定期的な油脂の給油・・・センターピース部 月検査時実施
- ・位相対策は、接合部分に線状の赤ペイント塗布を施行する。

4 行政指導等

○平成23年度の行政指導等はありませんでした。

23年度 輸送の安全確保の取り組み

1 ハード対策

平成23年度は、「安全輸送設備等整備事業」の活用等により、警報機、遮断機の更新や踏切道の拡幅をはじめ、ATS-P搭載等に取り組みました。

{23年度安全対策の実施状況}

	項目	具 体 策
ハード	木柱のコンクリート化	西舞鶴～宮津間 70本
	障害物検知装置の新設	西舞鶴～四所間 公文名踏切
	警報機、遮断機等の更新	栗田～宮津間 郡是踏切
	コンクリートまくら木化	宮津～天橋立間 630本
	道床の砕石化	四所～但馬三江間 400m
	鋼橋りょう（鋼桁）の改良	野田川～丹後大宮間 第一谷内橋りょう
	鋼橋りょうの塗装・補修	丹後由良～栗田間 三枚橋橋りょう
	踏切道の拡幅 （歩道設置）	栗田～宮津間 宮の谷踏切
	ATS-P搭載	DISCOVERY号 2両 車装置
	CTCの更新に向けた調査	宮福線
合 計		2億1,480万円

2 ソフト対策

- (1) 5月27日JR北海道石勝線での列車トンネル火災発生時には、当社の列車トンネル火災に関する規程等の再指導を行い、特に乗務員に対する指導の再徹底を始め、全社員に対する車両火災研修を実施しました。
- (2) 社長を始め会社幹部と各現場社員とのコミュニケーションを取り、意思疎通を図るため、全箇所と意見交換会を実施しました。
- (3) 安全対策委員会を年6回開催しました。同委員会において「課題」となった事項については主管課等で検討を行い、次回の安全対策委員会で共有化を図ることにしました。
- (4) 専任の「安全対策監」を設置し1年が経過しました。「安全情報発行」の取組により、安全対策上の課題や把握の深度化を図り、日常的な安全指導に生かしています。
- (5) 人材センターを新設、運転士5名養成の他、車掌3名を養成中であり、運転士のフォロー教育も4回(延べ15名)実施しました。また、駅、運転区社員に対する教育訓練も延べ402名に対して実施しました。
- (6) 運転指令とJR福知山支社運輸指令との交流を図り、双方の運転設備、運転取扱について知識と連携を深めました。また、新任運転士乗務前教育としてJR福知山支社運転士の執務ぶりを乗務員室の後ろに添乗しました。
- (7) 駅・運輸指令員の訓練教育では、「補助制御盤の取扱い」「場内信号機故障時の取扱い」「故障車両の救援手配」「入換え作業」などを実施しました。
- (8) 検修社員と管理者との直接対話(管理者が現場へ出向く)により意思疎通を図りました。あわせて技術継承のための勉強会、社内故障事象の共有化と対処方の習得を行いました。
- (9) 国土交通省発行の「鉄道重大インシデント調査報告書」の「他社事象情報の掲出」による情報共有を図り、また、点呼・訓練で周知しました。
- (10) 保守用車監督者を1名養成しました。また、日常業務については「触車事故防止要領」勉強会、災害・夏期警備マニュアルの確認と留意点の周知。他山、自山の石の活用による検討会を工務区社員全員に実施し、業者にも、特情教育並びに技能確認も実施しました。
- (11) 踏切事故防止運動においては、京丹後警察署と合同の踏切事故防止広報活動を行い、106箇所の踏切総点検を実施し、2箇所の踏切道整備、雑草木伐採、踏切防護柵点検等を実施しました。
- (12) 幹部社員も安全運転意識を共有するため、積極的に前頭添乗(運転士の隣で信号等を確認)後部添乗(車掌の基本動作確認)を継続しています。

(連結作業訓練の様子)



(伝令法訓練の様子)



平成24年度「安全目標」 & 「安全確保」の計画

1 平成24年度安全目標

今年度中に「新経営ビジョン」を策定し、その中で「新しい安全目標」を設定します。今年度の安全目標は、従来の「責任事故 ゼロ」を踏襲します。

【定量的目標】

- ・「列車事故（衝突、脱線、火災）一有責 0」
- ・「乗客の死傷事故一死傷者 0」
- ・「踏切障害事故一発生 0」

2 安全確保の計画

平成24年度も経営幹部始め全社員一丸となり、ハード対策については、前年に引き続き「安全輸送設備等整備事業」の補助制度を活用し、順次CTC設備の更新を始め計画的に運転設備等を更新してまいります。

また、お客様に対する安全、快適輸送を提供するため、技術継承、安全教育の強化に努め、知識、技量の向上を図ってまいります。

これらの取り組みにより、安全に対する取り組みの形骸化を防ぎ、「安全文化の構築」に向けて取り組んでまいります。

{ 24年度安全重点施策 }

1. ハード対策

	項 目	具 体 策
ハード	木柱のコンクリート化	丹後大宮～峰山間 50本
	警報機、遮断機等の更新	丹後由良～栗田間 新宮踏切 宮津～天橋立間 女学校前踏切
	コンクリートまくら木化	宮津～天橋立間 500本
	道床の砕石化	四所～但馬三江間 451m
	鋼橋りょう（鋼桁）の改良	丹後神崎～丹後由良間 由良川橋りょう
	鋼橋りょうの塗装・補修	丹後由良～栗田間 総山谷橋りょう 木津温泉～丹後神野間 佐野谷川（ひ）橋りょう
	CTC設備更新	中央装置 1式 PRC装置他 1式 駅装置 宮福線7駅・宮津線1駅
	運転状況記録装置新設	新宮津運転指令室
	CTC更新に伴う機器室新設他	宮津駅構内他
	合 計	4億1,290万円

2. ソフト対策

	項 目	具 体 策
ソフト	安全文化の構築	<ul style="list-style-type: none"> ○安全意識の共有化 <ul style="list-style-type: none"> ・KTR安全の日を活用 : 意見交換会、交流等 ・基本作業・基本動作の実践の大切さの共有 <ul style="list-style-type: none"> : 列車移動時及び期間を集中した幹部社員による列車添乗 : 点呼立ち会い ・目安箱による社員の意識、意見の把握 ○報告しやすいシステム造りと情報の活用 <ul style="list-style-type: none"> ・目安箱による「ヒヤリハット」等の収集 ・収集事象の分析と対策によるPDCAの徹底 ○報告の定着化 <ul style="list-style-type: none"> ・日常や普段と異なる事象に遭遇した場合の関係箇所報告の徹底(日常指導共に各輸送期間等に重点取組)
	チェック体制	○内部監査の実施により更なる取組・体制等改善
	行政等とタイアップした安全度の向上	<ul style="list-style-type: none"> ○踏切事故防止推進 <ul style="list-style-type: none"> ・沿線自治体・警察との連携 <ul style="list-style-type: none"> : 4種踏切の格上げ又は廃止、障害物検知装置の新設 : 交通事故防止運動期間等の広報活動 我が社独自の踏切事故防止チラシ作成・配布 ○自然災害等発生時の取扱いの見直し <ul style="list-style-type: none"> ・津波発生時の警報区分・危険区域等の見直し <ul style="list-style-type: none"> : 沿線市町に合わせた危険区域・避難場所の指定 ・原発事故発生時の取扱いマニュアルの新設 <ul style="list-style-type: none"> : 30k圏内の取扱い方(行政と協議・検討) ○チームKTR提言の安全対策への反映
	車両事故防止と技術力向上	<ul style="list-style-type: none"> ○車両故障防止会議・勉強会の開催 <ul style="list-style-type: none"> ・他社の事故情報を有効活用したインシデントの撲滅 ・故障事象記録の活用による対策と実践 ○車両整備標準作成による車両管理の徹底 <ul style="list-style-type: none"> ・発生修繕から計画的修繕への取組
	教育、訓練の充実	<ul style="list-style-type: none"> ○実設訓練を活用した実務能力の向上 <ul style="list-style-type: none"> ・伝令法 ・列車火災(消防署等合同) ・JR合同訓練 ○当直・指令、信号、操車に対する教育の徹底 <ul style="list-style-type: none"> ・基本及び異常時教育(机上) ○技能把握(最低限必要な実務能力の診断) <ul style="list-style-type: none"> ・年1回の診断と結果のフォロー教育
	労働災害防止	<ul style="list-style-type: none"> ○安全衛生職場懇談会の活性化 <ul style="list-style-type: none"> ・懇談会の決定事項等を経営会議で報告

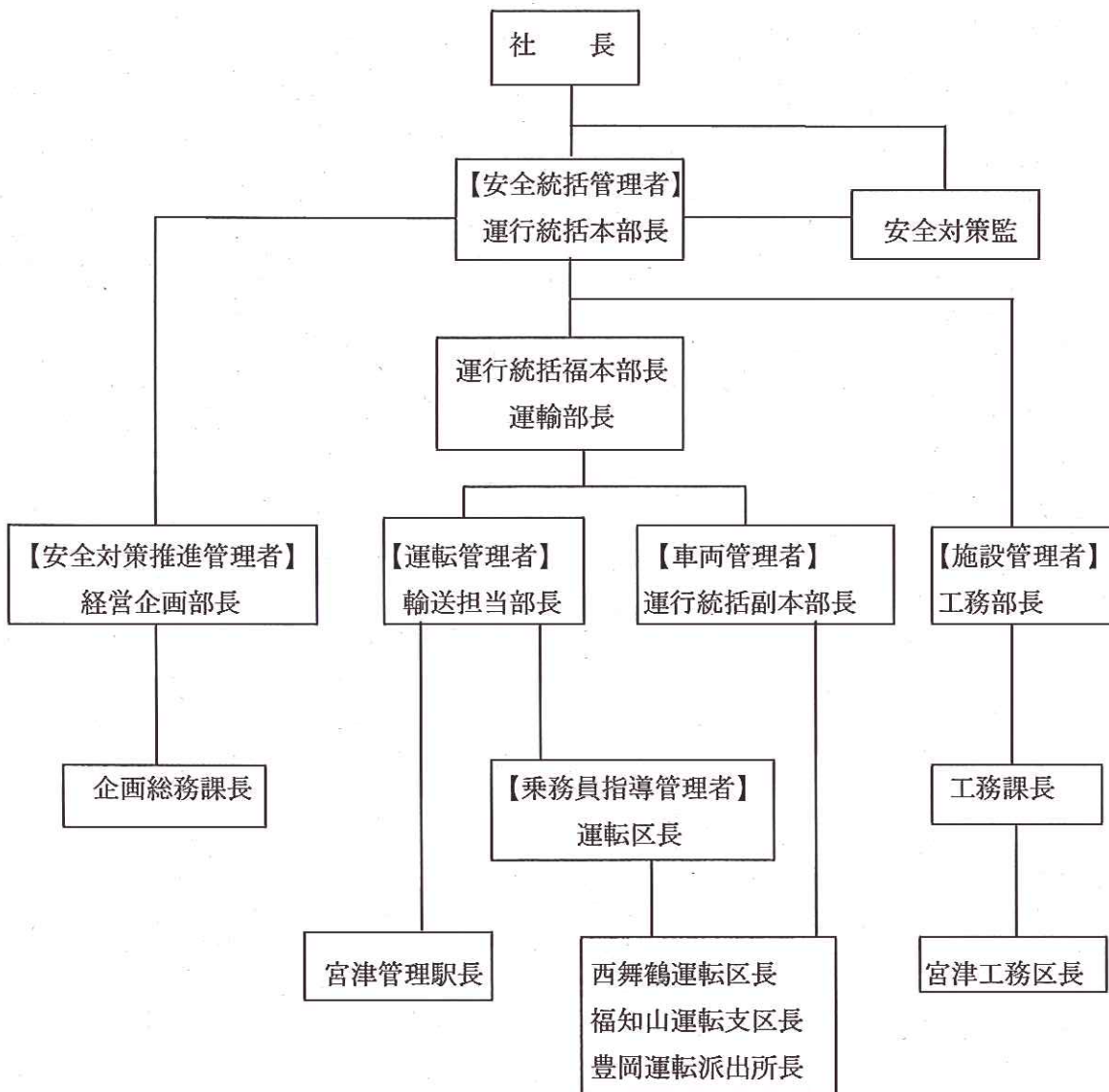
安全管理体制

平成18年3月の鉄道事業法改正を受けて「安全管理規程」を制定し、その後一定の見直しを行い整備してまいりました。経営トップから現場第一線の社員まで「安全に関する情報を共有化」し、日常的な安全指導などを通じて社内の安全文化を構築してまいります。

1 輸送の安全確保に関する管理体制

社長を最高責任者とし、輸送の安全確保に関する業務を統括管理する安全統括管理者、安全に関する調査・点検、企画立案、日常的指導に当たる安全対策監をはじめ、各管理者の責任体制を明確化した安全管理体制を推進しています。

○安全管理体制



2 主な管理者の役割

役 職	役 割
社 長	全社的な安全管理体制の確保及び安全意識の徹底を図り、輸送の安全の確保に関する最終責任を負う。
運行統括本部長 (安全統括管理者)	輸送の安全の確保に関する業務を統括する。
運行本部副本部長 (車両管理者)	安全統括管理者の指揮の下、車両に関する事項を統括する。
安全対策監	社長、運行統括本部長、同副本部長の命を受け、全社的な安全対策を企画立案、推進する。
輸送担当部長 (運転管理者)	安全統括管理者の指揮の下、運転に関する事項を統括する。
運転区長 (乗務員指導管理者)	運転管理者の指揮の下、乗務員の資質（適正、知識及び技能）の維持に関する事項を管理する。
工務部長 (施設管理者)	安全統括管理者の指揮の下、鉄道施設に関する事項を統括する。
経営企画部長 (安全対策推進管理者)	事故防止に関する事項、輸送の安全の確保に必要な設備投資、人事、財務に関する事項を統括する。

お客様及び沿線の皆様との連携

1 お客様及び沿線の皆様とともに高める安全

①踏切事故防止キャンペーン

ドライバーや歩行者等地域の皆様に対して、踏切で守るべきルールを再確認していただくとともに、トラブルに遭遇した際の対処法を広く周知することにより、踏切事故の防止を図ることを目的とした「踏切事故防止キャンペーン」を毎年実施しています。

②「こども110番の駅」の取組み

地域の子供は地域で守り、子供達が安心して暮らせる環境を確保する取組みとして、引き続き日本民営鉄道協会と連携し「こども110番の駅」を実施しています。

「こども110番の駅」では、目印となるステッカーを見て、こどもが駅に助けを求めてきた場合に、こどもを保護し、こどもに代わって110番通報を行うなどの対応をとります。

2 安全報告書へのご意見の募集

安全報告書の内容や弊社の取組みについて下記までご意見をお寄せ下さい。

御連絡先 本社 安全対策監

電話：0773-24-2510

FAX：0773-24-2503

E-mail：ktr.khon@beach.ocn.ne.jp

◆ 月～金 9:00～18:00
 (土・日・祝日を除きます)