

北近畿タンゴ鉄道安全報告書

(2012年度版)



24 年度事故等の発生状況

1 鉄道運転事故

平成 24 年度は、宮福線において、自死と思われる鉄道人身障害事故が 1 件発生し、宮津線では、前方を確認せず無理な踏切内進入による踏切障害事故が 1 件（23 年度 3 件）発生しました。

踏切事故の防止については、広報活動や踏切の視認性向上のための取組などを進めていますが、無謀な踏切進入などが後を絶たない状況に鑑み、「第 4 種踏切」の閉鎖など抜本的な対策が必要と考えられます。

2 輸送障害

（1）部内原因

基本動作・基本作業における意識の欠如などによる事象が 13 件、保安装置の故障が 3 件、車両故障が 21 件、合計 37 件（23 年度 33 件）の輸送障害が発生しました。

ヒューマンエラーの防止に向けて教育・訓練などに取り組んできましたが、なお根絶するに至らず、意識改革などの面で課題を残しました。また、車両等については、日常的なメンテナンスが重要と考えられます。

（2）部外原因

踏切上及び踏切外の支障等が 19 件（23 年度 11 件）発生しました。

（3）災害原因

大雨や大雪による安全確保のための運休や 30 分以上列車が遅れた事象が 17 件（23 年度 19 件）発生しました。また、鹿など小動物による支障が、384 件（23 年度 379 件）発生しました。

3 インシデント

平成 24 年度のインシデントの発生はありませんでした。（23 年度 1 件）

4 行政指導等

23 年度に引き続き、平成 24 年度も行政指導はありませんでした。

24年度「安全確保」の取組

1 ハード対策

| 項目 | 具 体 策 | |
|----------------|--|---|
| 木柱のコンクリート化 | 丹後大宮～峰山間 52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 520本 |  |
| 軌道道床（砕石化） |  四所～但馬三江間 456m | |
| 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・TID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 | 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 | 4億4,020万円 | |

2 ソフト対策

| 項 目 | 具 体 策 |
|-------------------|--|
| 安全文化の構築 | <ul style="list-style-type: none"> 安全対策委員会を年6回開催しました。同委員会において事故防止対策等の水平展開を行いました。また、事故等発生時には速やかに安全情報を発行し事故防止に向けた注意喚起を行っています。 安全への取組が形骸化しないよう「安全の日」を設定し、四半期に1回、幹部と現場社員との意見交換等を行い安全への意識を高めました。 |
| チェック体制 | <ul style="list-style-type: none"> 安全管理規程に基づく内部監査を「教育訓練」「指揮命令の確認」「帳票類の確認」「22年度保安監査指摘事項」を対象に実施し、不適切箇所の改善を図りました。 |
| 行政等とタイアップした安全度の向上 | <ul style="list-style-type: none"> 西舞鶴運転所構内において、舞鶴消防署、舞鶴警察署、JR西舞鶴駅と合同で「踏切事故発生」に伴う訓練を実施し、トリアージタグの取扱い、負傷者救助先等組織間の連携に大きな成果を得ました。 踏切事故防止運動においては、「中の丁」踏切において広報活動を行いました。また、4種踏切において、前年度に2件の踏切障害事故が発生したため、本年度は当該踏切である「姫御前」「矢立」踏切の事故防止対策として、自然発光式の踏切警標に取り替え、通行者へ踏切位置の視認性を向上させました。 平成24年12月2日発生の中道トンネル天井崩落事故に鑑み、翌日には当社内長大16トンネルの目視検査を行い、その後12月17日～19日に亘り、打音検査によるアンカーボルト部の緊急点検を実施し、異常のないことを確認しました。 <div data-bbox="1161 707 1457 947" data-label="Image"> </div> <div data-bbox="1161 965 1378 1227" data-label="Image"> </div> |
| 車両事故防止と技術力向上 | <ul style="list-style-type: none"> 関係機関等からの車両事故情報を共有し、車両事故防止に活用しています。 整備標準内容を詳細化し、計画的な検修方確立と車両管理を行っています。 |
| 教育・訓練の充実 | <ul style="list-style-type: none"> 駅プロパー社員の定期的訓練として「気動車の分割・併結」「入換合図」「運転関係の各機器の概要説明」等を実施しました。 平成25年2月23日から、宮福線の指令業務を宮津指令で行う「PRC指令システム」の使用開始に向け、メーカーによる事前研修を含め、5回延べ23人に教育訓練を実施しました。 <div data-bbox="1189 1429 1481 1666" data-label="Image"> </div> |
| 労働災害防止 | <ul style="list-style-type: none"> 工務職場では「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を図り、他山、自山の石を活用し検討会等により社員の事故防止意識向上に取り組みました。また、新規業者の作業参入時には会社の工事手法等特情教育並びに技能確認を実施し事故防止を図りました。 |

25 年度「安全確保」の計画

平成 25 年度は新たに策定した「経営ビジョン」に基づき、ハード対策については、「安全輸送設備等整備事業」及び「鉄道施設総合安全対策事業」を活用し、「北部地域総合公共交通検討会」の中間とりまとめの実行に努めます。

ソフト対策においては、輸送の安全を確保し、快適な輸送を提供するため、各機関が連携して、技術の継承、安全教育の強化に努め、知識・技能の向上を図るとともに、安全が文化として根付く風土と基盤づくりに努めます。

1 ハード対策

| 項 目 | 具 体 策 |
|-------------------|-------------------------------|
| 自動列車停止装置(A T S)新設 | 分岐器速度照査 宮福線 6 箇所 |
| 電子閉そく無線の更新 | 西舞鶴～豊岡間 13 駅 |
| 多重搬送電話装置更新 | 宮津～豊岡 搬送端局 3 台 中継装置 13 台 |
| 雪覆い改良 | 網野～木津温泉間 引原雪覆い |
| 伏び改良 | 峰山～網野間 1 箇所 |
| レール交換 (50T～50N) | 丹後大宮～峰山間 1,257m |
| 軌道道床 (砕石化) | 宮津～但馬三江 420m |
| 鋼橋りょうの改良 | 峰山～網野間 福田川橋りょう |
| 木柱のコンクリート化 | 野田川～峰山間 50 本 |
| 電力遠制装置改良 | ・制御所 1 箇所 ・変電所 2 箇所 |
| 橋りょう塗装・修繕 | 岩滝口～野田川間 水戸谷川橋りょう ・野田川橋りょう |
| 合 計 | 3 億 7,260 万円 |

2 ソフト対策

| 項目 | 具 体 策 |
|--------------|---|
| 安全文化の構築 | <ul style="list-style-type: none"> ○安全管理体制の強化 安全管理体制を強化し、管理者が一体となった事故防止に努めます。 <ul style="list-style-type: none"> ・運転所に教育、指導専任の担当者を配置 ・日常的なチェックによる基本動作の再徹底指導 ・乗務員のグループ化による安全意識のレベルアップ ○報告の定着化 事象の報告と記録の徹底を図ります。 <ul style="list-style-type: none"> ・ATSモニター確認と活用 ・乗務員仕業表、各引継ぎ簿、指令ダイヤ等に確実な記録 ・事故の芽、ヒヤリハット等報告の再徹底 ○異常時等における乗務員への情報伝達 <ul style="list-style-type: none"> ・情報伝達のスピードアップ(無線・携帯電話の活用) ○意見交換会の設定 <ul style="list-style-type: none"> ・「KTR安全の日」を活用した会社幹部等と現場社員との意見交換会の開催 ○全員で育てる教育・訓練 各箇所ごとに責任を持って教育訓練を実施するとともに、宮津本部・人材センターによるフォローを行います。 <ul style="list-style-type: none"> ・添乗指導、フォロー研修の充実 ・事故発生時の調査、対策検討、指導等の深度化 ○自己研鑽による知識・技能の向上 ○踏切保安設備整備の推進 <ul style="list-style-type: none"> ・4種踏切廃止、格上げ、踏切安全対策推進 ○他社事象を基にした自社対策 <ul style="list-style-type: none"> ・長大トンネル内出口表示表の設置 ・異常時における降車用梯子の搭載 |
| 車両事故防止と技術力向上 | <ul style="list-style-type: none"> ○内燃動車整備標準の浸透、車両の計画的メンテナンス管理 <ul style="list-style-type: none"> ・入場検査時における検査状況の検証 ○車両故障等の情報と対策の周知 <ul style="list-style-type: none"> ・四半期に1回、検修社員の勉強会、意見交換会を開催 |
| 内部監査の実施 | <ul style="list-style-type: none"> ○安全に関わるルール遵守等のチェックと指導 <ul style="list-style-type: none"> ・福知山運転所 ・豊岡運転所 |
| 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"> ・懇談会の活用による安全衛生意識の向上 ○触車事故防止の推進 |

< 参 考 >

1 北近畿タンゴ鉄道経営ビジョン（抜粋）

<取組の目標>

運転事故（責任事故）ゼロを続ける安全な運行

尊い人の命を預かる鉄道事業にとっては、輸送の安全確保が最も重要な課題です。KTRは、これからも運転事故（責任事故）ゼロを続けられるよう、常に安全な運行に徹し、お客様から信頼を得られる鉄道を目指します。

<取組の重点>

「安全」が文化として根づく風土と基盤づくり（輸送の安全）

社員一人一人が、それぞれの業務の基礎・基本を重視し、プロ意識に徹することによって、輸送の安全確保を図ります。「安全」が「掛け声」や「スローガン」に終わらず、社内に浸透・定着するように、日々の点検や教育・訓練に心掛けるとともに、ベテランの技術がスムーズに若手に引き継がれる体制づくりや新しい技術者づくりを進めます。

また、施設建設後の経年によって劣化が進んでいる軌道や構造物、電気設備などについて、安全性の向上に向けて計画的に整備を続けることによって、開業当時の施設状態に回復させます。車両についても故障した後で修理する「発生主義」ではなく、早め早めに計画的に更新していきます。

2 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、安全管理規程をはじめ、各種規定を遵守するとともに、安全に関する行動規範に基づき、社内の安全風土、安全文化を構築します。

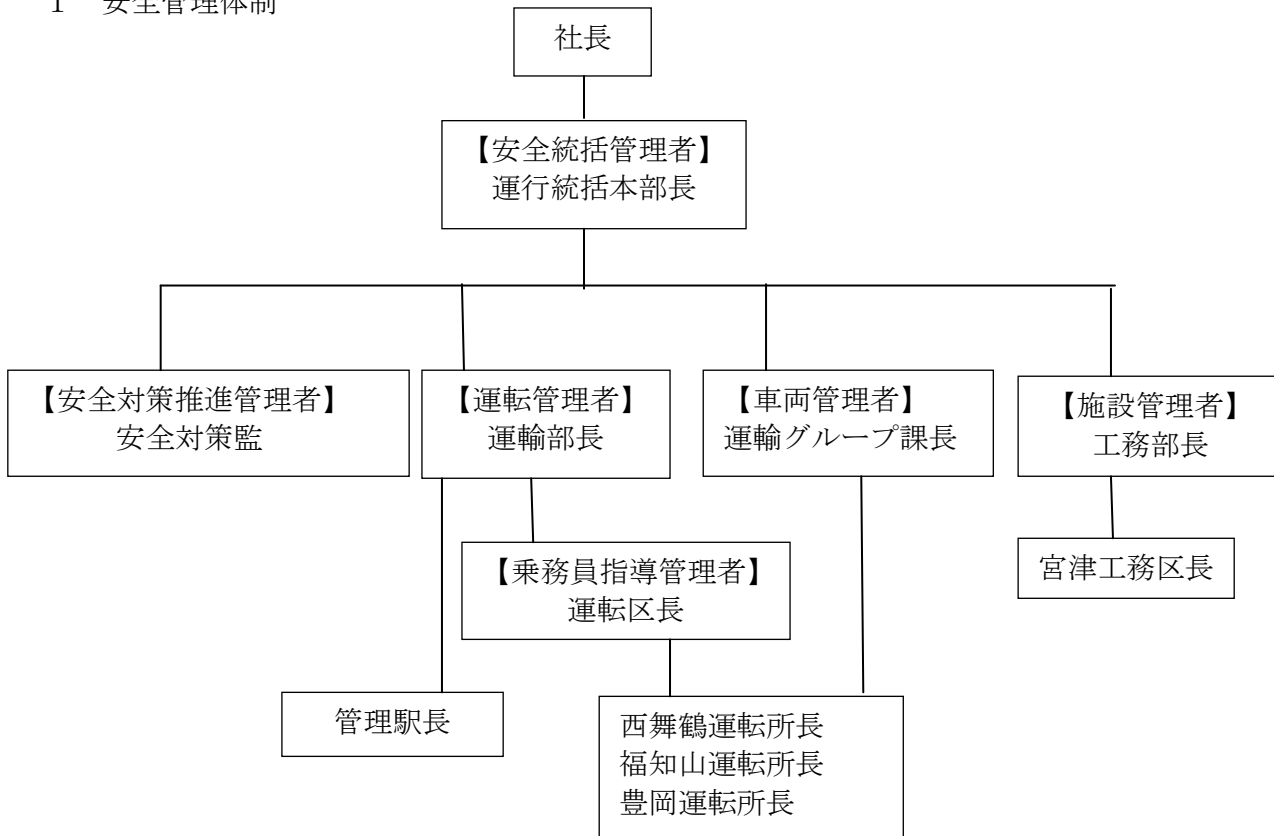
[安全に関する行動規範]

- (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良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、疑義のあるときは最も安全と思われる取り扱いをします。
- (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執ります。
- (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。

3 安全管理体制

社長を最高責任者とし、各管理者の責務及び権限を明確にしたうえで安全確保の役割を担い安全を推進します。

1 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。 |
| 安全統括管理者 (運行統括本部長) | 輸送の安全の確保に関する業務を統括する。 |
| 運転管理者 (運輸部長) | 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。 |
| 安全対策推進管理者 (安全対策監) | 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。 |
| 車両管理者 (運輸グループ課長) | 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。 |
| 施設管理者 (工務部長) | 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。 |
| 乗務員指導管理者 (運転区長) | 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。 |

4 お客様及び沿線の皆さまとの連携

～お客様及び沿線の皆様と共に高める安全～

(1) 踏切事故防止キャンペーン

ドライバーや歩行者の皆さんに対して、踏切で守るべきルールを徹底するとともに、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」の取り組み

不審者から地域のこどもの安全を守り、子供達が安心して暮らせる取組として、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。

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り組みについて、下記までご意見をお寄せ下さい。

ご連絡先 安全対策監
電話 0772-25-2323
FAX 0772-25-2380
E-mail:ktr.khon@beach.ocn.ne.jp

受付日時 月～金 9:00～18:00 (土・日・祝日を除きます。)