

No.013 島原鉄道株 【輸送モード:鉄道】

「安全安心な鉄道を目指し、継続指向の努力により営業を続けお客様の皆様に貢献する」

1. 概要

企業情報

所在地	長崎県島原市弁天町 2-7385-1			創立	1908 年
年 商	6 億円 (鉄道)	人員数	319 名 (鉄道 87 名)	資本金	8 億円
拠点数	本社、有人駅 6 駅、 バス 3 営業所、船舶 4 営業所		車両等	鉄道 15 両、バス 96 台 船舶 4 隻	
事業内容	鉄道事業、旅客自動車運送事業 (乗合・貸切)、船舶事業、ホテル事業他				
輸送品目	鉄道、乗合・貸切バスの運行、フェリー、高速旅客船の運航、ホテル経営及び不動産賃貸業他				
取引先	主に一般利用者				

組織的安全マネジメントの特長

踏切障害事故、運転取扱い誤り等発生後、安全対策やミスの再発防止などの観点から全運転士をグループごとに召集し、ミーティングの機会を設けている。この中で、乗務員同士の事案の検証、指摘により、問題点を解決する施策を講じている。同職種の運転士より指摘されることで安全に対する意識の改善として有効。

トップ自らが週に 2 回以上乗車し、問題点が発見された場合は管理者を通じて全員に事実を伝えとともに改善策を考えさせる。その後の乗車の際、決められたことが守られているか確認することで安全の確保を図っている。

安全確保を含めた設備投資に関する計画は、特に踏切などの格上げや新設など中長期的な視野に立って考えている。

調査者所見

当該事業者は、今年創立 100 周年を迎える地元を代表する企業である。設立当時は、地域の発展を目的に新橋～横浜間で活躍していた機関車を始め、新たな機関車を次々導入することで人々の生活に貢献していった。また、戦後は、観光業等の新規事業にも参入しさらに発展するとともに、九州で始めて CTC を導入するなど安全面にも力を注いでいた。

しかし、近年は、自然災害による甚大な被害及び地域の少子高齢化等により、設立当時の半分近くの営業区間を廃止せざるを得なくなるなど厳しい経営を強いられている。このような状況の中、当該事業者は、安全を含めた重点施策を定期的を立て、その実現に向けて一致団結し地域住民に貢献していこうと努力し、現在の資産や人を含めた資源の範囲内で安全を継続し、担保していく自立性の高い行動意識が社内にある。

調査情報

調査日	2009 年 6 月 18 日	訪問先	本社
対応者	営業部長、鉄道担当部長代理、鉄道課長		

(注) 企業情報等の内容は調査日を基準日とした内容である

## 2. 会社の概要、創業からの成長経過

当該事業者は、島原半島の産業発達に不可欠なものとして明治41年5月に創立され、明治42年3月に国から私設鉄道本免許状を受け取り、大正2年、諫早駅～島原湊駅間が全線開通した。その後、雲仙鉄道及び口之津鉄道を吸収合併し、昭和5年には貨切自動車及び乗合自動車運輸営業免許を取得した。

戦後は、フェリー運航や観光等の新規事業にも参入し、昭和33年には国鉄線への乗り入れ（昭和55年ダイヤ改正により廃止）を実現、昭和43年には九州で初めてCTCを設置し安全を強化及び昭和53年には長崎空港を利用する観光客のためホテルを建設するなど事業拡大が図られた。

平成2年には、雲仙普賢岳による大規模土石流のため、一部の区間は列車、バスとも運行不能の状態に陥ったが、平成9年全線の運行が再開された。

しかし、マイカーの普及、少子高齢化等による利用客の減少が経営を圧迫したため、諫早駅～加津佐駅間78.5kmのうち、赤字の大きい島原外港駅～加津佐駅間35.3kmを廃止し、平成20年4月より当該区間はバスによる代替輸送に切り替えた。

## 3. トップの考え方

当該事業者の経営理念は、安全輸送の確保であり、「安全基本方針」を掲げトップ以下全従業員に周知徹底を図っている。

- ①一致協力して輸送の安全確保に努める。
- 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、忠実に職務を遂行する。
- ③常に輸送の安全に関する状況を理解するように努める。
- ④事故・災害等が発生したときは、人命救助を最優先に行動し、すみやかに安全適切な処置をとる。
- ⑤情報は漏れなく迅速、正確に伝え、透明性を確保する。
- ⑥常に問題意識を持ち、必要な変革に果敢に挑戦する。

□経営の理念等についてはホームページに記載

<http://www.shimatetsu.co.jp/>

#### 4. 組織的安全マネジメントへの取り組み

##### A) トップのコミットメントと行動

ポイント	CL 区分※
◆トップは、事故防止のためには現場の管理が大切であると考えており、特に運転業務に力を注いでいる。	A 1
◆トップ自らが週に2回以上乗車し、問題点が発見された場合は管理者を通じて全員に事実を伝えるとともに改善策を考えさせる。その後の乗車の際、決められたことが守られているか確認することで安全の確保を図っている。	A 1
◆安全確保を含めた設備投資に関する計画は、特に踏切などの格上げや新設など中長期的な視野に立って考えている。	A 2
◆廃線区間における資材の有効活用など、安全確保に努めている。	A 2
◆ATS、CTC等の機器を順次設置し、安全確保に努めている。	A 2

※CL項目とは、組織的安全マネジメントチェックリストの項目である。項目の内容については、後掲「7. 組織的安全マネジメント チェックリスト項目 (案)」参照。

##### 【安全目標について】

- ・安全目標（2007～2011）は、以下のとおりの内容を設定している。

項目	内容
列車事故（衝突・脱線・火災）	責任事故を発生させない。
乗客の死亡事故	乗客の死亡事故を発生させない。
踏切の故障に伴う事故	故障に伴う事故を発生させない。

##### 【行動見本について】

- ・トップ自ら、週に2回以上乗車している。決められたことを遵守し運行させているか確認することで安全の確保を図っている。

##### 【経費予算配分について】

- ・安全確保のため施設及び設備の整備に関しては、中長期的な計画を立て推進している。主な内容は、以下のとおりである。
  - 軌道道床硬質構造化
  - 落石等防止設備等
  - 橋梁の改修
  - 分岐器の重軌条化
  - 踏切保安設備の整備

##### 【賞罰制度について】

- ・会社の賞罰規程にて対応している。

## B) マネジメントシステム等

ポイント	CL 区分
◆踏切障害事故、運転取扱い誤り等発生後、安全対策やミスの再発防止などの観点から全運転士をグループごとに召集し、ミーティングの機会を設けている。この中で、乗務員同士の事案の検証、指摘により、問題点を解決する施策を講じている。同職種の運転士より指摘されることで安全に対する意識の改善として有効。	B 1
◆問題点の解決は、乗務員同士で話し合いをさせて、お互いの意見や指摘の中からよりよい対応策を見い出していくようなシステムをとっている。	B 1

### 【理念・行動指針について】

- ・歴史的に、旧国鉄の基準に準じて運行している。
- ・旧国鉄やJRなどと異なり、自社に特化した運行時刻は、5秒単位で定めている。
- ・路線は、カーブや踏切が多く、農作業等のため線路内に立入る者もいるため、警笛を発すべき箇所が多くなっている。
- ・遮断機の無い踏切が多く、乗務員への注意喚起や、事故回避のための行動などを乗務員に考えさせることで、安全運行に努めている。
- ・運転手の点呼場所に設置した黒板に、最新の伝言を掲示し、周知を図っている。
- ・平成18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組織を構築の上運用している。組織では、安全統括管理者、運転管理者、その他管理者等がそれぞれ以下のとおりの責務を明確にした上で、安全確保のための役割を担っている。

役職	役割
社長	輸送の安全の確保に関する最終的な責任を負う。
【安全統括管理者】 鉄道担当部長代理	輸送の安全確保に関する業務を統括管理する。
【運転管理者】 鉄道課長	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。
【乗務員指導管理者】 乗務区長	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。
【施設管理者】 課長補佐（土木担当）	安全統括管理者の指揮の下、施設に関する事項を統括する。
【車両管理者】 鉄道課長代理	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。
総務部長	輸送の安全確保に必要な設備投資、予算、人事に関する事項を統括する。

### C) 教育訓練制度

ポイント	CL 区分
◆運転士の養成は自社で行うこととし、他社から採用することはない。	C 1、C 2
◆重点施策を定め推進していくとともに、結果を社長に報告する。	C 3

#### 【採用・新人教育について】

- ・定着率は、かつて高い値を示していたが、ここ数年は若い者が採用後の短い期間に退職していくようになった。
- ・旧国鉄やJRからの退職者を採用するわけではなく、完全に自社で養成している。

#### 【運転スキル、作業スキル訓練について】

- ・運転士は現在 20 名（平均年齢 37～38 才）在籍しているが、全員自社で養成した者であり、他社からの転入者はいない。
- ・問題点が発生した場合は、運転士全員に内容を伝達し班毎に分かれて意見や改善策を出させる。この会議は、運転士の自主性を尊重している（出席者に確認印を捺印させる。）。管理者は、後日あらためて添乗し決められたことが遵守されているか確認する。
- ・運転士以外の部門（整備工場等）でも月 1 回のミーティングを実施している。
- ・安全推進委員会を 4 半期に 1 回実施している。

#### 【事故分析、再発防止教育について】

- ・レールアドバイザー等の外部講師は招かず、年 2 回、自社で重点施策（教育、車両、保線等）を定める。重点施策の結果については、社長に報告する。
- ・交通安全運動として、踏切事故防止のポスターの作成、踏み切り付近の白線の引き直し、標識の設置等を関係自治体に依頼実施する。
- ・指差呼称は、2 度行うよう指導している。
- ・無呼吸症候群の検査も実施している。
- ・適性診断は、自社に設置している機器で 3 年に一度行い、安全の確保を図っている。

#### 【ヒヤリハットについて】

- ・危険と感じた事項については、乗務員から連絡が上がるようになっている。

#### 【小集団活動について】

- ・乗務員会を月 1 回開催し、現場の問題点等を話し合い、会社に改善要求を提出することもある。

#### D) 現場管理

ポイント	CL 区分
◆運行及び整備上のルールを定め、遵守することに心がけている。	D 1
◆各部門の社員には、一定のルールの休日を取らせ、健康管理等を図っている。	D 7

##### 【ルールの遵守について】

- ・台車の点検は、車体から外して福岡の整備工場へ運搬し点検を実施する。

##### 【時間管理・生活管理について】

- ・本社及び保線の関係者は、土、日に休み、整備工場はシフト制としている。

#### 5. 顧客や地元等との関係

##### 【廃線について】

- ・平成 2 年の普賢岳噴火及び人口減少等により、平成 20 年 3 月に島原外港駅から南に敷設されていた南線を廃止した。現在その区間は、バスを運行させている。  
住民には、事前に廃止の告知をしたが反対意見などはあまり出なかった。

##### 【こども 110 番の駅について】

- ・不審者（犯人）から逃れるために逃げ込んできたこどもの安全を確保するため「こども 110 番の駅」を設定し、犯罪発生時のみならず、日頃から安全への配慮を心がけ、安全な地域づくりに貢献するとともに、こどもにとって楽しい駅作りを目指している。

##### 【苦情について】

- ・警笛がうるさい、乗務員のマナーが悪い等の意見が出された。
- ・有人駅ご意見箱を設置し、利用者の声を聞き、安全及びサービスの向上に反映させている。
- ・目安箱については、車内にその設置を掲示することで収集率を上げるようにしている。

## 6. 安全に関する実績データ

### 【事故発生について】

- ・安全目標に対しては、2007年に踏切が故障したことにより無警報・無遮断となったため、軽自動車と接触した事故が1件発生している。

### 【災害（地震・暴風雨などによる鉄道施設への被害）について】

- ・台風が接近した年もあったが、鉄道施設には被害は及ばなかった。

### 【輸送障害（30分以上の遅延や運休）について】

- ・2007年は、自然災害、設備故障及び第三者障害等による輸送障害が、10件発生した。

## 7. その他

- ・昭和59年までは貨物の取り扱いも行っていたが、トラック輸送の台頭により中止した。
- ・昭和40年頃は、ボーリング場、不動産等の事業を行っていた。

## 7. 組織的安全マネジメント チェックリスト項目

区分		項目	
A	トップのコミットメントと行動	A 1	行動見本（現場巡回）
		A 2	経費予算配分
		A 3	賞罰制度
B	マネジメントシステム	B 1	理念・行動指針
		B 2	マネジメントサイクル
		B 3	情報管理のしくみ（安全の実績・情報）
		B 4	人員配置と異動
		B 5	管理者育成
		B 6	協力業者管理
		B 7	顧客の評価
C	教育訓練制度	C 1	採用・新人教育
		C 2	運転スキル、作業スキル訓練
		C 3	事故分析、再発防止教育
		C 4	KYT、ヒヤリハット
		C 5	小集団活動（班活動）
D	現場管理	D 1	ルールの順守
		D 2	日常点検・整備
		D 3	整理、整頓、洗車、清掃
		D 4	現場巡回指導
		D 5	点呼・朝礼
		D 6	身だしなみ、服装
		D 7	挨拶、返事、報告
		D 8	時間管理、生活管理
		D 9	協力意識

※自動車モード版のチェックリストの詳細は、国土交通政策研究所のホームページから入手可能。検索エンジンで「国土交通政策研究所」と入力。“●研究会・アドバイザー会議等”のページにある“運輸企業のための組織的安全マネジメント手法に関する調査”「第3回アドバイザー会議（平成21年3月17日）資料3」の郵送調査票参照。



写真 1  
諫早駅車両停車風景



写真 2  
車内注意事項



写真 3  
御意見箱のお知らせ



写真4  
無事故スローガン



写真5  
血圧計

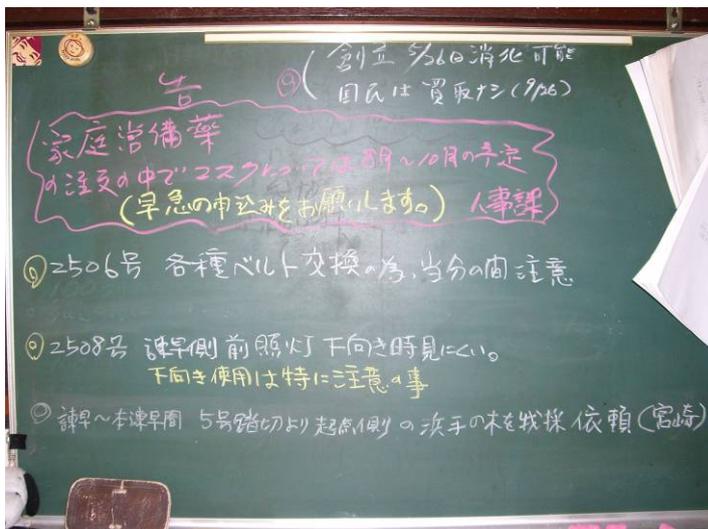


写真6  
乗務員への伝言板



写真7  
点呼場所

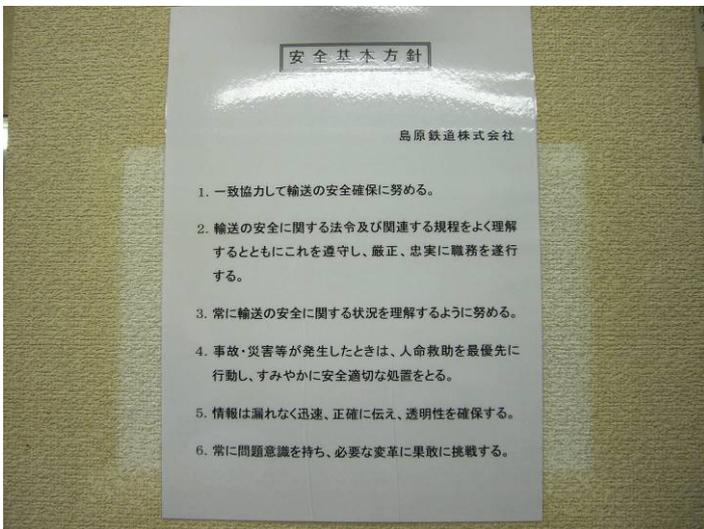


写真8  
安全基本方針



写真9  
運行指令所