

安全運転推進計画

平成22年2月制定

平成27年4月改定

平成31年（2019年）4月改定

令和2年（2020年）4月改定

熊本市交通局

はじめに

平成20年10月12日、交通局は、被害者の尊い命を奪う極めて重大な事故を惹き起こしました。この事故は、電車運転士の脇見という安全運転の基本である前方注視を怠ったことが原因であり、交通事業者として深く反省するとともに、職員一人ひとりが自らの問題として重く受け止め、このような事故を二度と起こさない決意のもと、全職員一丸となって安全運転に取り組んでいるところです。

もとより、輸送の安全を確保する取り組みには、これで十分といったものではなく、不断の改善と更なる向上への取り組みが不可欠であります。

このようなことから、交通局では、安全運転に対する職員の再教育をはじめ、安全管理体制の構築、より安全に運行できる環境整備など、再発防止対策を一層強化することとし、着実な推進を図るため、このたび安全運転推進計画を策定しました。

この計画に基づき、安全運転の徹底と事故を起こさない組織風土の構築を図り、市民や利用者の皆様に安心してご利用いただける公共交通機関を目指していきます。

平成22年2月
交通事業管理者

1 策定の目的

輸送の安全の確保は交通事業の根幹であることから、これまでも安全統括管理者や運転管理者等で構成する「交通安全推進委員会」を定期的を開催し、安全運転対策の周知や事故情報の共有化に努めてきたほか、運転業務点呼における注意事項の徹底、職員の研修、添乗監査の実施、更には安全報告書を作成し、諸施策を講じてきたところである。

平成20年10月12日の事故を教訓として、更なる安全運転の徹底と安全文化の醸成に向けて、管理体制や施策の強化・見直しを図るとともに、職員一人ひとりが自主的に安全対策を考え実践していく組織へ改革する取り組みの一環として、職員が日常業務の中で体感し立案した対策も加え、本計画を策定した。

今後は、本計画の着実な推進と運輸安全マネジメント制度を適切に機能させ、輸送の一層の安全確保を図っていく。

2 基本方針

安全第一の意識をもって事業活動を行うとともに、職員一人ひとりが自主的に安全対策を考え・実践し、輸送の安全確保を図る。

3 安全運転の行動規範

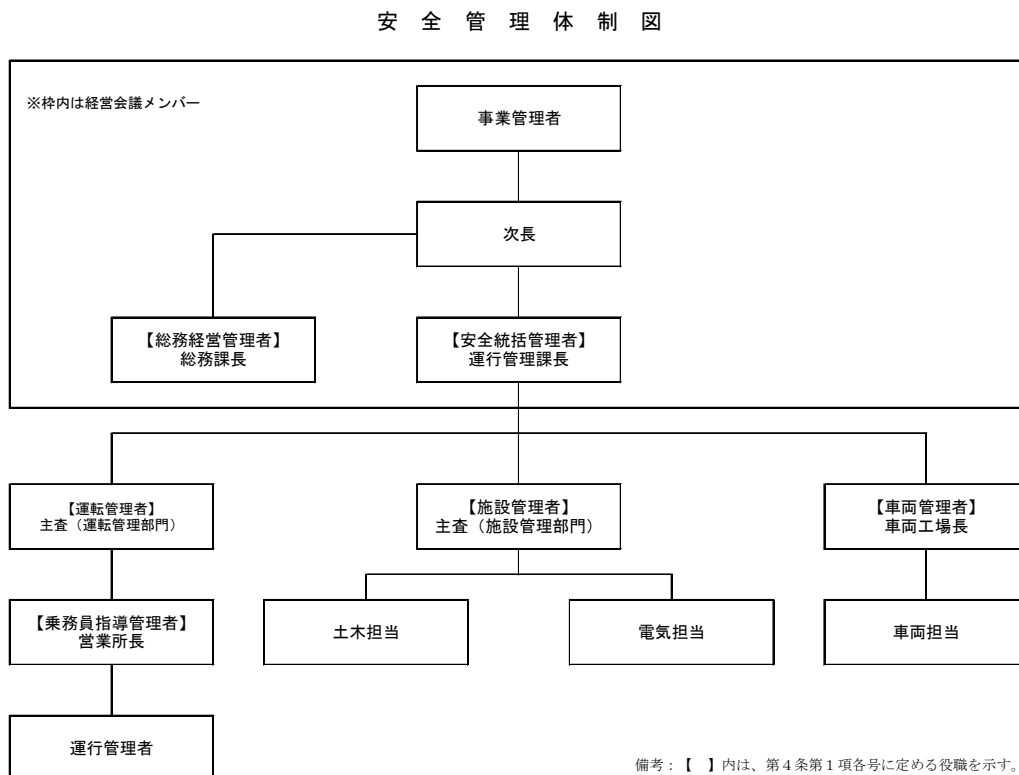
- (1) 安全の確保は輸送の生命である。
- (2) 規程の遵守は安全の基礎である。
- (3) 執務の厳正は安全の要件である。
- (4) 事故・災害等が発生したときは、人命救助を最優先に行動し、速やかに安全適切な処理をとる。
- (5) 情報はもれなく迅速、正確に伝え、透明性を確保する。
- (6) 常に問題意識を持ち、必要な変革に果敢に挑戦する。

4 目 標

事故件数を毎前年度より減少させるとともに、重大事故（軌道事故等報告規則第3条に基づき九州運輸局へ報告及び届出を行わなければならない運転事故等をいう。）の撲滅を目指す。

5 安全管理体制と責務等

事業管理者をトップとする交通事業の安全管理体制は以下のとおりとし、それぞれが責任と役割を果たし安全確保を図る。



○事業管理者

輸送の安全の確保に関する責任を負い、関係管理職とともに、輸送の安全の確保に向けた施策及び必要な指示を行う。

○安全統括管理者

運行管理課長とし、輸送の安全の確保に関する業務を統括する。

（軌道法において準用する鉄道事業法の規定に基づき定める安全管理体制における役職。）

○運転管理者

運行管理課運転管理部門主査とし、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

営業所の所長とし、運転管理者の指揮の下、運転士の資質(適正・知識及び技能)の保持に関する事項を管理する。

○車両管理者

車両工場長とし、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

運行管理課施設管理部門主査とし、安全統括管理者の指揮の下、軌道施設に関する事項を統括する。

○総務経営管理者

総務課長とし、輸送の安全の確保に必要な設備投資、人事、財務等に関する事項を統括する。

6 事故を発生させる主な原因

これまでの事故の原因、特に職員の意識について分析すると、次のような点が考えられる。

○プロ意識の希薄化

「行動の要所で“かもしれない運転”に徹し危険を回避する」「交通局は運賃で収入の大半を賄う企業であり、利用客への感謝の気持ちで乗務に就く」といったプロ意識の希薄化。

○緊張感を欠く漫然とした運転

「自分は事故を起こさないといった過信」「自己中心的な“だろー運転”」など慣れによる緊張感を欠く漫然とした運転。

○軌道敷内は電車優先であるという意識

「軌道内では多少無理をしても許される」「電車の進行を妨げる自動車の方が悪い」といった誤った意識。

○運行ダイヤの遅れを取り戻す無理な運転

「乗務交代で他の乗務員に迷惑をかけたくない」「自分の休憩時間が短くなる」など運行の遅れを取り戻すための無理な運転。

7 安全運転に向けた諸施策

目標を達成するため、次のような諸施策を中心に取り組むこととする。

(1) 安全運転への積極的な姿勢を向上させる

ア 職員研修の充実

外部専門講師等による研修(事故を発生させる原因と考えられる職員の意識改革をはじめ危険予知トレーニングなど)のほか、安全運転技術の向上に向けた見極め教習、専門インストラクターによる接客研修、車両・施設の適正管理に向けた研修、研修後の意見交換や問題意識の共有を図るミーティングなどを実施する。その際、全職員が履修できるよう勤務形態にあった研修実施に努め、職員全体の安全意識の向上を図る。

また、事故発生時の処理・対応に係るマニュアルの充実を図り、全職員に周知徹底する。

イ 運転技能の向上

全運転士を対象に、年間を通して「運転実務検定」を実施し、運転技能を確認したうえでその結果を個人指導に役立てる。

また、運転実務経験の浅い運転士に対して運転取扱いや基礎知識を再認識させる研修を実施するなど、運転技能の向上を図る。

ウ 個人指導の充実

添乗監査や運転状況映像記録の評価等を活用し、運転管理者、乗務員指導管理者、交通安全専門員などが、各乗務員の運転や接客サービスの特性・癖等について改善指導を行い、運転・接客技能の向上を図る。

また、各乗務員が評価結果に基づき自己分析を行い、自ら改善目標や対策を考え実践する仕組みを創設し、自主的な安全運転への取り組みを強化する。

エ 情報の共有化

営業所で定める安全運転の目標や達成状況、発生した事故の状況、「ヒヤリ・ハット」の情報等を所内に掲示するとともに、乗務員の必読・確認を徹底し、情報の共有化を図る。

また、安全運転や事故防止についての意見交換、事故原因の検証及び対応策の検討など、監督職員でのミーティングを設け安全運転に対する情報を乗務員に確実に共有できる取り組みを強化する。

オ 「事故０の日」の設置

重大事故が発生した１０月１２日を「事故０の日」と定め、このような事故を二度と起こさない決意を毎年新たにするとともに、安全運転の徹底について、交通局を挙げて点検、確認することとする。

カ 表彰制度等の拡充

既存の成績優秀な乗務員等の表彰に加え、勤務別班を対象として安全運転への取り組みが優秀な業績であった班を賞賛するなど、表彰制度を充実する。

一方、安全運転に向けた取り組みが不十分である乗務員に対して特別指導などの改善措置を強化するほか、有責事故を起こした者等が所属する班に改善策等のレポート作成・提出を義務付けるなど、乗務員の更なる努力を促進することで、「事故を起こさない」「起こさせない」といった安全文化の醸成を図る。

キ 安全運転必携の作成

平成１０年に作成した「事故の原因と対策」冊子を改訂し、事故防止にかかる重要事項をまとめた「安全運転必携」を、乗務員の必携とし、作業手順の遵守を図る。

(2) より安全に運行できる環境を整える

ア 運行ダイヤの見直し

利用者の利便性向上と費用対効果を勘案し、効率的な運行ダイヤの編成に向け今後も適宜見直しを行っていくが、その際、ダイヤに見合った乗務員の定員管理、運行に余裕のあるダイヤ編成に努める。

イ 輸送設備の適正な維持管理

軌道や電柱、架線等の計画的な更新や適正な保守作業を行うほか、老朽化が進んでいる車両更新に向けた検討や安全確保に向けた車両の整備を行うなど、輸送設備の適正な維持管理を行う。

ウ 事故防止対策

自動車との接触事故が多い交差点等の軌道敷に対しカラー塗装やポールコーン設置を行うとともに、車両の警笛を２種類に変更するなど、自動車等運転手に対し電車接近の注意喚起を行う。また、道路管理者と協議、連携を図りながら狭隘な電停の改良及びカメラの設置を行い事故防止に

努める。

エ 運転状況記録装置の設置と活用

電車全車両に設置している映像及び音声を記録するドライブレコーダ等を活用し、乗務員の運転及び接遇の指導、事故及びヒヤリ・ハットの事例収集による研修、防犯、乗客とのトラブル等の解決、さらには、事故発生時の客観的かつ迅速な処理に役立てる。

オ アルコールチェッカーの活用

営業所等に設置したアルコールチェッカーで業務就労時に呼気アルコールを検査し、飲酒運転の撲滅を図っているが、今後も徹底する。

カ ホームページ等の活用

軌道敷進入時の注意事項、電車の制動距離、事故の事例及びマナーアップの啓発などをホームページ、交通局公式 Twitter、電停及び車内などに掲載し、電車運行の定時性確保や事故防止への協力を市民等に呼びかけ、安全文化の醸成を図る。

8 計画の進行管理

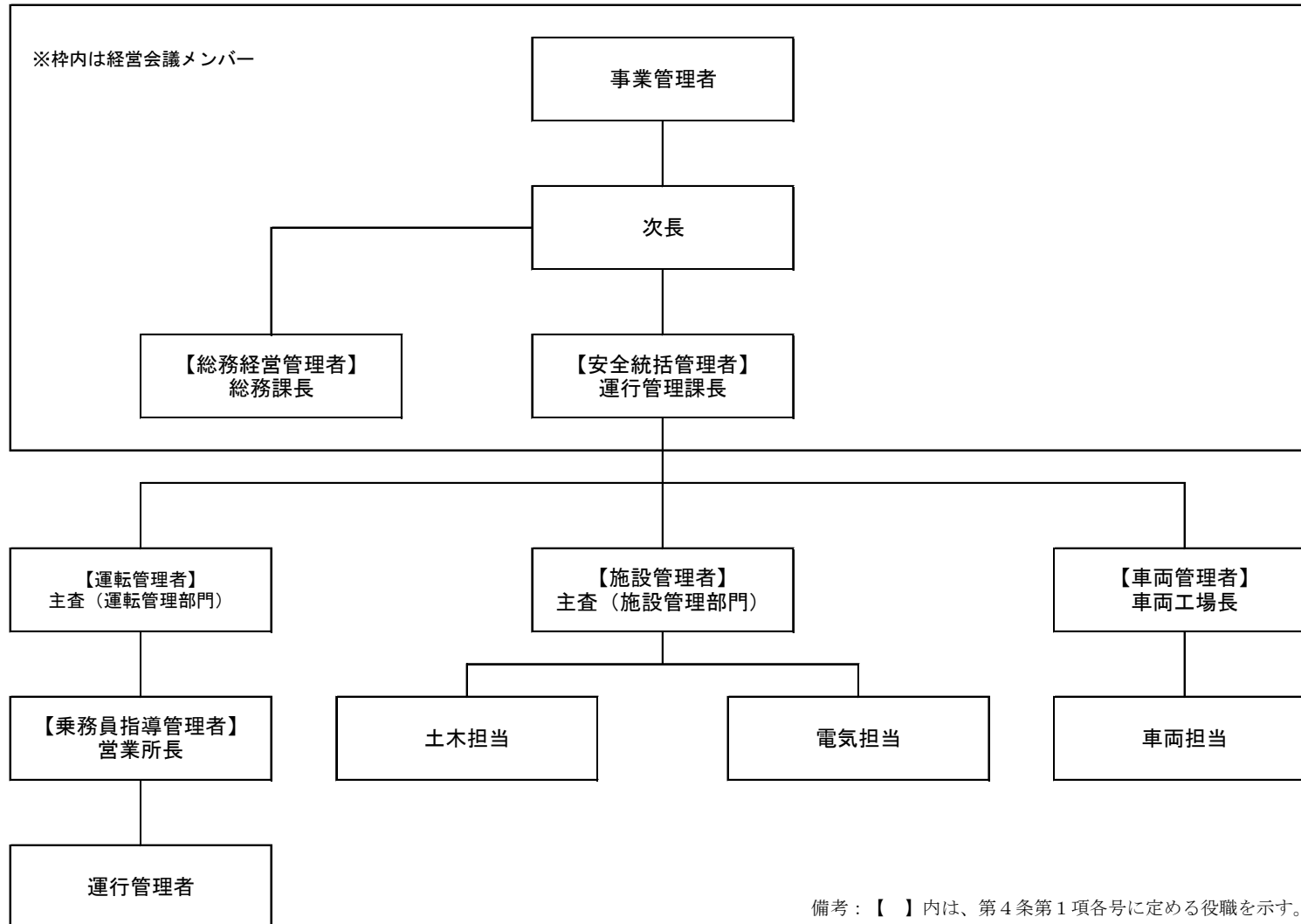
本計画の掲げる諸施策の実施にあたっては、安全統括管理者、次長及び総務経営管理の指示のもと、運転管理者等で実施プログラムを作成し着実な推進を図る。

また各施策は、安全運転をはじめとする輸送の安全確保に重要であることから、軌道や電停の改良工事など年次計画に基づき実施するものを除き、速やかに実施することとする。

さらには、計画の進行管理として、「交通安全推進委員会」において各施策の実施状況、成果の検証、必要に応じた見直し等について検討し、更なる向上へ向けて柔軟かつ迅速な対応に努める。

安全管理体制図

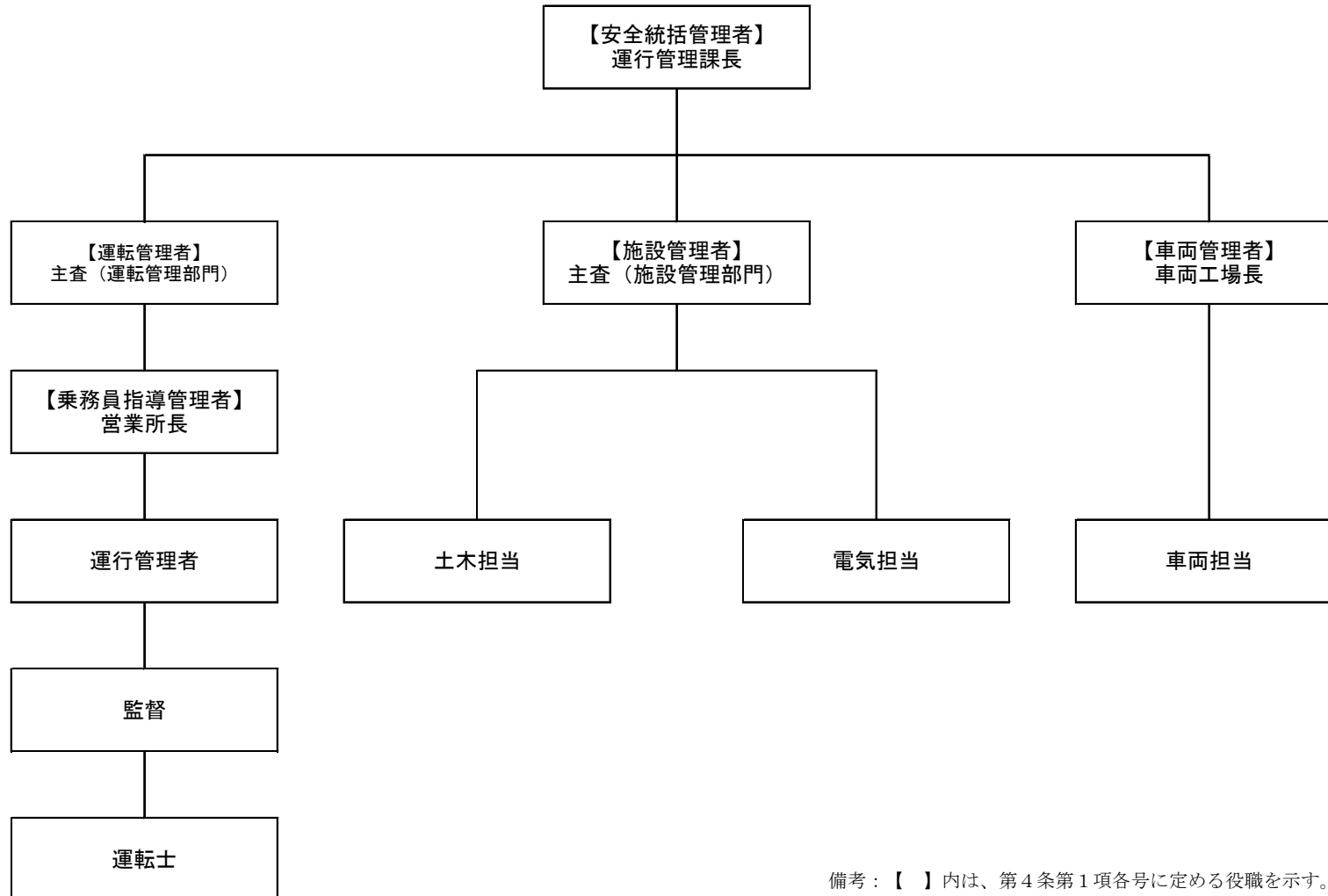
別紙 1



備考：【 】内は、第4条第1項各号に定める役職を示す。

運 転 管 理 体 制 図

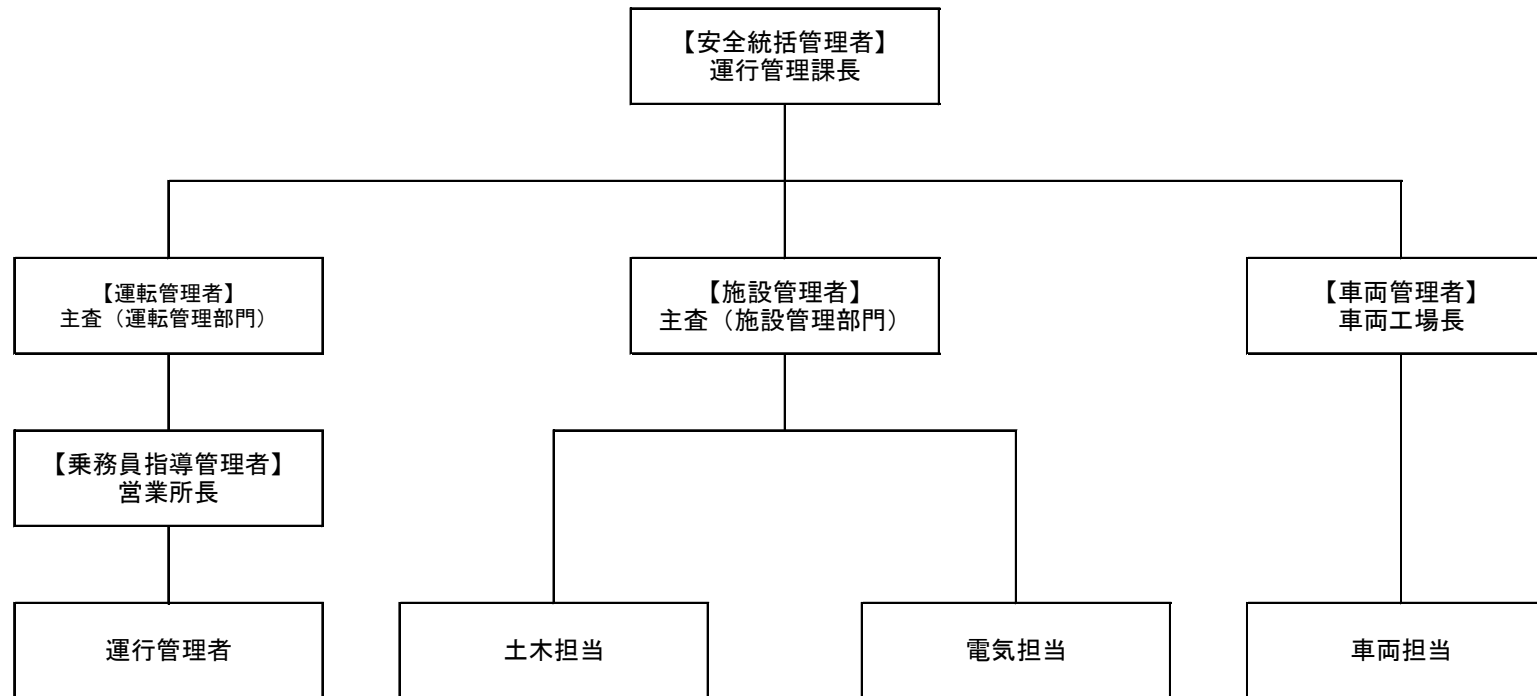
別紙 2



備考：【 】内は、第4条第1項各号に定める役職を示す。

施 設 ・ 車 両 管 理 体 制 図

別紙 3



備考：【 】内は、第4条第1項各号に定める役職を示す。