

鉄道安全報告書

2019年



嵯峨野観光鉄道株式会社

鉄道安全報告書(2019年)

1. ごあいさつ
2. 安全確保に関する基本方針
3. 安全管理体制
4. 事故等の発生状況
5. 安全確保に向けた昨年度の取組み
6. 今後の安全確保に向けた取組み
7. お客様へのお願い
8. 安全報告書等に対するご意見について

1. ごあいさつ

平素は、弊社の鉄道事業に対しまして、ひとかたならぬご理解と御愛顧を賜り、厚く御礼申し上げます。

弊社は、京都の地で1991年4月に、嵯峨嵐山から亀岡までの保津川沿線の景勝地を結ぶ観光鉄道会社として事業をスタートし、多くのお客様そして地域のみなさまに支えられながら28年を迎えました。この間、お客様の安全を第一と考え、安全管理体制の充実、施設・設備の維持更新、車両等の保安度向上及び乗務員等の異常時対応能力の向上に努めてまいりました。

2018年度は、9月に上陸した台風21号など、自然災害により多くの輸送障害が発生し、130本余りの列車を運転休止することとなりましたが、2014年度より斜面防災対策として取り組んできた沿線土木設備強化の効果もあり、最小限の影響にとどめることができました。また、5月に発生した車両故障では、駅間に停車した列車からお客様を避難誘導する事態となりましたが、日頃から訓練等により連携を図っている警察・消防の皆様のご協力により、お客様がお怪我することなく、迅速に近隣の駅まで誘導することが出来ました。

一方、安全の確保につきましては、継続的に取り組んでいるホーム上の対策に加え、お身体の不自由なお客様、あるいはお手伝いが必要なお客様に、社員より積極的にお声かけをするとともに、自動放送によりお客様にご協力をお願いするなど、ホームからの転落防止のためのソフト対策も講じてきました。また、乗務員等のきめ細かな異常時訓練の実施、リスクアセスメントの充実など、更なる安全性向上に向けた取り組みを行ってまいりました。

弊社では、「安全意識の向上」「異常時対応能力の向上」「安全投資と修繕費の投入」を三本柱とする「安全の追及に向けた考動計画」を掲げ、具体的には「お客様に死傷を及ぼす運転関係事故ゼロ」「重大労災(死亡及び後遺症が残る労災)ゼロ」「列車の駅間長時間停車(概ね1時間)ゼロ」の目標達成に向け努力しております。

今後も一層の安全性向上に向けた取り組みが必要と考えており、お客様に安心信頼してご利用いただけるよう、安全確保を最優先課題として、今後ともハード・ソフト両面からの対策に万全を期してまいります。

本報告書をご高覧いただきご意見をいただければ幸甚です。

2019年9月

嵯峨野観光鉄道株式会社 代表取締役社長 井上 敬章

2. 安全確保に関する基本方針

弊社の「企業理念」の第一項に「私たちは安全第一を積み重ね、お客様から安心、信頼していただける観光鉄道を築き上げます。」と唱え、その理念を具現化するために以下の「安全憲章」を制定しています。また、安全管理規程には、安全に関する基本的な方針として「社長、役員、社員等の安全に係る行動規範」を次のように定めています。

(安全憲章)

1. 安全確保のためには、全社員が一团となって協力しなければならない。
2. 安全確保のためには、基本動作の実行、確認の励行、及び連絡を密にしなければならない。
3. 事故が発生した場合は、お客様の救護が第一である。

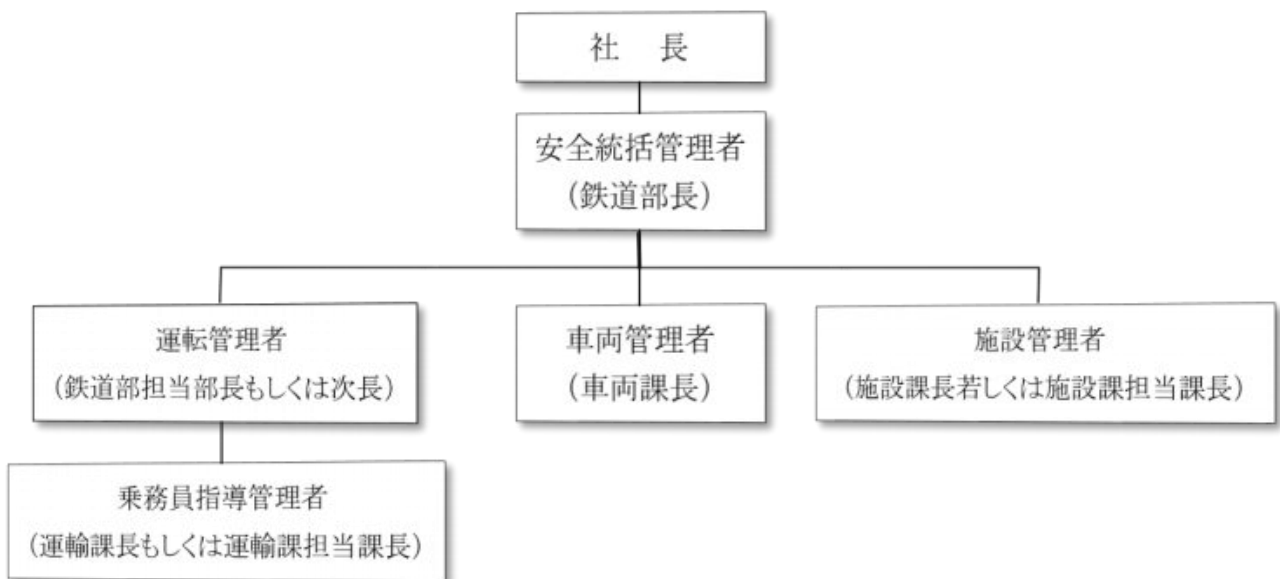
(社長、役員、社員等の安全に係る行動規範)

1. 一致協力して輸送の安全の確保に努めなければならない。
2. 輸送の安全に関する法令等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なければならない。
3. 常に輸送の安全に関する状況を理解するよう努めなければならない。
4. 職務の遂行に当り、推測に頼らず確認の励行に努め、疑わしい時は最も安全と思われる取り扱いをしなければならない。
5. 事故、災害等が発生した時は、人命救助を最優先し、すみやかに安全適切な処置をとらなければならない。
6. 情報は漏れなく迅速、正確に伝え透明性を確保しなければならない。
7. 常に問題意識を持ち、必要な変革に果敢に挑戦しなければならない。

3. 安全管理体制

弊社では、2006年10月1日に制定した「安全管理規程」において「輸送の安全を確保するための基本的な方針」、「輸送の安全の確保に関する事業の実施及び管理の方法」等を定め、安全管理体制を明確にするとともに、具体的かつ様々な取組みを積み重ね、事故防止に取り組んでいます。

【安全管理体制】



【役職及び役割】

| 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 | 輸送の安全の確保に関する業務を統括する |
| 運転管理者 | 安全統括管理者の指導の下、運転に関する事項を統括する |
| 乗務員指導管理者 | 運転管理者の指導の下、乗務員の資質の維持に関する事項を統括する |
| 車両管理者 | 安全統括管理者の指導の下、車両に関する事項を統括する |
| 施設管理者 | 安全統括管理者の指導の下、施設に関する事項を統括する |

4. 事故等の発生状況

(1) 鉄道運転事故(省令に定められた列車衝突事故などの事故)

昨年度は、鉄道運転事故は発生させませんでした。今後とも安全輸送に努めてまいります。

(2) 輸送障害(列車に運休または30分以上の遅延が発生したもの)

昨年度は、輸送障害が14件発生しました。主な事象につきましては、以下の通りです。

ご利用のお客様には、大変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。

① 2018年5月25日(金)

14時15分頃、第121列車がトロッコ嵐山駅～トロッコ保津峡駅間を走行中、非常ブレーキが動作し停車した。乗務員が点検したところ、ブレーキを解除できなくなっており、運転できない状態となった。ご乗車中のお客様には降車いただき、警察官や消防隊員のご協力により、トロッコ保津峡駅までの約700mを徒歩などでご移動いただいた。原因を調べたところ、機関車の空気弁内のパッキンが破損したことにより空気が漏れ、ブレーキがかかり続けたことによるものと判明した。

② 2018年6月18日(月)

7時58分頃、大阪府北部を震源とする震度6弱の地震が発生し、京都市でも震度4を記録した。安全確認のため始発から終日、全18本の列車を運転休止した。

③ 2018年7月5日(木)

7月5日～7日にかけての「平成30年7月豪雨」の影響により、雨量が運転の規制値に到達したため、3日間で合計44本の列車を運転休止した。

④ 2018年8月17日(金)

エンジンの冷却水量が低下していることを認め点検したところ、ラジエーター下部より漏水が確認されたため、始発から16本の列車を運転休止した。ラジエーターを交換し、最終の1往復のみ運転を行った。

⑤ 2019年3月18日(月)

客車の床下から空気の漏れる音を認め点検を行ったところ、4号車の床下にあるブレーキ管継目部分からの漏気を発見したため、始発から6本の列車を運転休止した。継目部分を分解点検したところ、継目部分の締付け不良と判明したため修理を行った。試運転列車で確認したところ異常は認められ

ず、第117列車より運転を再開した。

昨年度は、9月に非常に強い勢力のまま上陸した台風21号による倒木被害など、自然災害による輸送障害が多く発生しました。

今後も安全安定輸送の確立に向け、対策を講じてまいります。

(3)インシデント(事故の予兆)

昨年度は、国土交通省へのインシデント報告に係る事故等は発生させませんでした。

(4)行政指導等

昨年度は、国土交通省の行政指導等は、ありませんでした。

5. 安全確保に向けた昨年度の取組み

昨年度は、以下のハード・ソフト対策の取組みを行いました。

(1)ハード対策

①車両関係

全般検査

車両のすべての機器類を取り外し、全般にわたり細部まで検査を行う全般検査を実施しました。ここでは、車体の修繕と台車や機器類などの分解・検査・整備のほか、車体の再塗装などや内装のリフレッシュ等も同時に行ったほか、以下の内容を実施しました。

・機関車の安全性向上のため実施した内容

車軸全数、ラジエーター全数、油圧継電器、ATS受信機などを取り替えたほか、始動電動機(セルモーター)の特別修繕を実施しました。

・客車の安全性向上のため実施した内容

ブレーキ引き棒全数、自動連結器全数、車輪、車軸、軸受けの全数などを取り替えたほか、乗り上がり脱線防止のための対策を実施しました。

また、JR西日本の協力のもと、検査後には機関車と客車を連結して試験を実施し、検査後の品質と安全性の確認を行いました。

【全般検査中のDE10型機関車】



②土木関係

*斜面防災対策

【トロッコ保津峡駅構内】



*トロッコ嵐山～トロッコ保津峡駅間 保津川橋りょう塗装修繕

【施工前】

【施工後】



【施工中】



③保線関係

【トンネルマクラギ 1/3 コンクリート化】



【トロッコ亀岡駅構内マクラギ交換】



【軌道検査】



④電気関係

*トロッコ保津峡駅の落石警報装置検知エリアの拡大及び特殊信号発光機の大型化

既設の落石警報装置の検知エリアを約2倍に拡大するとともに、万が一落石が発生した場合、運転士に危険を知らせる「特殊信号発光機」の一部を従来の幅90^{mm}×高さ500^{mm}から、幅180^{mm}×高さ700^{mm}へと大型化し、視認性を大幅に向上しました。

○特殊信号発光機

【従来タイプ】



【大型タイプ】

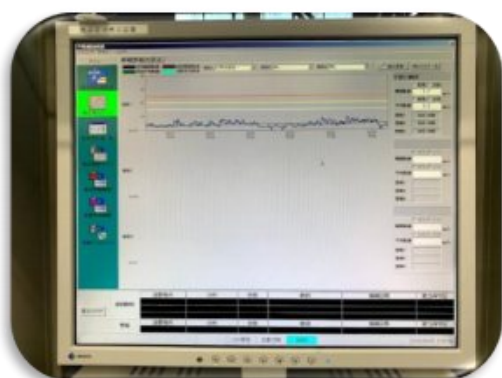


*風速監視・警報装置の導入

従来より導入している雨量計に加え、新たに「風速監視表示装置」及び「風速警報表示装置」を導入しました。

これにより、強風による運転規制の実施や規制解除のタイミングを的確に把握でき、更なる安全安定輸送の向上を図りました。

【風速監視表示装置】



【風速警報表示装置】



(2)ソフト対策

①大規模訓練の実施(2019年2月26日)

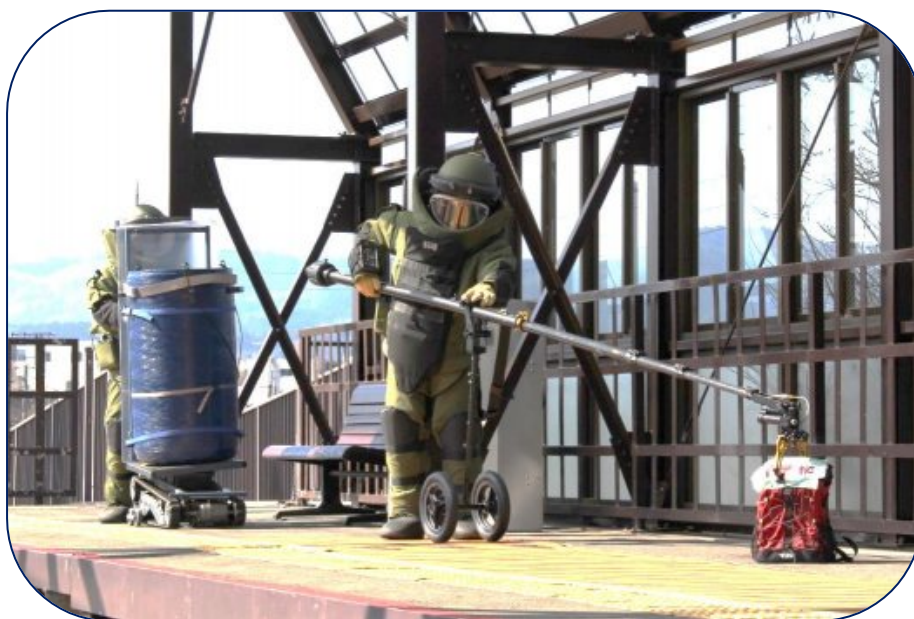
地元警察、消防、JR 亀岡駅等と連携して爆破テロを想定した訓練を実施しました。



【消防によるお客様の救助・救護】



【警察による不審物撤去作業】



②乗務員訓練

ア、現車講習

現車において、車両故障時の応急処置訓練などを行います。



イ、机上講習

机上講習では、乗務員としての知識の維持、向上を図っています。



ウ、作業前 KYT の実践



③ 応急手当の知識・技術の習得（2019年2月7日）
【消防による普通救命講習】



④不審者への対応訓練（2018年10月17日）

【警察によるサスマタ指導】



⑤リスクアセスメント委員会でのリスク評価・低減策の検討

委員会での検討内容については「リスク便り」を作成し掲示板にて社員間で共有しました。

⑥ J Rからの工務関係技術支援

認定事業者である JR 西日本より、施設・電気関係についての指導及び当社の技術能力の向上についての意見交換を3か月に一度のペースで実施しています。



⑦工務関係従事者（協力会社）への安全指導



6. 今後の安全確保に向けた取組み

(1)到達目標（「JR 西日本グループ鉄道安全考動計画 2022」に準拠）

【2022 年度までの 5 年間の到達目標】

- ① お客様に死傷を及ぼす運転関係事故 . . . 「0」
- ② 重大労災（死亡及び後遺症が残る労災） . . . 「0」
- ③ 列車の駅間長時間停車（概ね 1 時間） . . . 「0」

【2022 年度の到達レベル】

- ① 安全意識の向上
 - *「危険と感じた時」、「安全が確認できない時」はまず列車を止める行動が定着している。
 - *気がかり・ヒヤリハット等を報告し、対策について活発に意見が交わされ、重大事故の未然防止につながっている。
- ② 異常時対応能力の向上
 - *列車が駅間において事故等で長時間停止した場合、迅速に役割分担に応じたお客様救護ができる体制が整っている。

(2)2019 年度「ゼロ」継続に向けた具体的取組み目標

- ①「迷わず列車を止める」の 100%実行（記録や判断した経緯等を翌月再検証）
- ②「一人ひとりがリスクを具体的に考え、展開、実行される」仕組みの定着化
- ③車両故障や災害等発生時にお客様を安全に救護できる体制のレベルアップ

(3)2019 年度の重点施策

①ハード面の対策

ア、機関車（DE10）・客車の維持管理に向けた取組み

車両故障発生時の影響を最小限に止めるため、JR との連携を強め、重要機器等の予備部品の確保による車両品質の向上と、検修技術能力の向上を図ってまいります。

イ、斜面防災工事

台風、梅雨に伴う多雨時等にも大規模な土砂流入が起こらないよう、これまでに実施した点検結果に基づき防災工事を実施するとともに、過

去に発生した土砂流入及び落石等危険個所の管理を徹底いたします。

ウ、トンネル覆工修繕工事

トンネル内の漏水対策により、トンネル内作業時の労災、及びお客様の避難時の事故防止を図ってまいります。

エ、レールマクラギ等の軌道整備

老朽化したマクラギの交換及び、トンネル内のコンクリートマクラギ化等の整備を行い、列車の安全確保を図ってまいります。

②ソフト面の対策

ア、リスクアセスメントの充実

鉄道運転事故及び労働災害に関するリスクを評価し、優先度の高いものから対策を講じてまいります。

イ、お身体の不自由なお客様等の、ホームからの転落防止に向けた取組み
「バリアフリーマニュアル」に基づく教育の実施と、「お身体の不自由なお客様」や「お手伝いが必要なお客様」への積極的な「お声かけ」を継続してまいります。

ウ、企業理念、安全憲章、行動規範の徹底

安全意識アンケート調査結果により、安全意識の確認と、安全に対する従業員からの意見を反映させ、安全意識の向上を図ってまいります。

エ、車両品質向上の取組み

予兆検修、変化点管理の推進をしております。

オ、車両検修技術の向上

JR 車両課からの技術面等の支援、JR 梅小路運転区との勉強会の開催により、知識・技術力の向上を図ってまいります。

カ、訓練の実施

* 公的機関と一体となった異常時対応訓練の充実（警察・消防・JR）をいたします。

* JR と連携し、異常時等に即応するべく、定期的に訓練を実施してまいります。

キ、新任者へのフォロー研修の実施

お客様に安心信頼していただき、ご利用いただくために新任運転士、新任駅長のフォロー研修を実施し、実務能力の向上を図ってまいります。

ク、JR からの支援及び交流会の実施（施設・電気関係）

JR 施設課・電気課からの定期的な技術面の支援を受け、知識・技術力の向上を図ってまいります。

ケ、安全ミーティングの実施

乗務員の安全に関する意見や、他山の石などを活用したテーマに対し、全員で議論を深めることにより、安全意識の向上に努めてまいります。

コ、規程、マニュアル等の整備

規程等の整備について、現状に即してない部分があるものについては、順次整備してまいります。

サ、福知山線列車事故を忘れない取組み

JR ヒューマンファクター研修、安全研修（安全考動館・福知山線列車事故現場）への参加等を通じて、福知山線列車事故を忘れない取組みを行ってまいります。

シ、安全に関するセミナー、シンポジウムへの積極的な参加

管理者、運転従事員等を順次参加させ、安全に対する知識を習得すると共に社内で水平展開を実施してまいります。

③その他

ア、安全施策の進捗等について、定期的にトレースすると共に、必要の都度見直しや追加を行ってまいります。

イ、安全管理体制の検証や「内部監査」の実施などにより、必要な改善措置を行ってまいります。

7. お客様へのお願い

(1)列車のホーム入駅時における安全の確保

ホームで入駅中の列車をカメラ等で撮影をされる場合は、点字ブロック(安全線)より内側でお願いします。特に、写真撮影用の自撮棒を使用するの撮影は大変危険ですので絶対にお止め下さい。

(2)駅ホーム転落事故の防止(視覚障がいのお客様をお見かけした時のお声かけ)

当社では、お体の不自由なお客様に積極的に「お声かけ」をしております。お手伝いが必要なお客様がいらっしゃいましたら、皆様も、「一声、お声かけ」をお願いします。

(3)スマートフォン等の安全なご使用

駅構内やホーム、車内でのスマートフォン等の「ながら歩き」は、他のお客様やトロッコ列車との接触、線路への転落などの恐れがあり大変危険ですのでお止め下さい。

特に、駅構内におけるスマートフォンの位置情報を活用したゲームアプリ等のご利用は、お控えいただきますようお願い致します。

(4)列車乗降時の安全確保

列車に乗り降りする時は、車両とホーム間に隙間や段差がありますので、特に小さなお子様、ご年配のお客様は転落等なされないよう足元にご注意下さい。

また、円滑で安全な乗り降りのため、乗車されるお客様は全てのお客様が降車された後でのご乗車をお願い致します。

(5)車内への危険物持ち込み禁止

持ち込めない危険物

- * 可燃性液体・・・ガソリン、灯油、軽油 など
- * 高圧ガス ……プロパンガス、液体窒素 など
- * 火薬類……………弾薬、ダイナマイト など
- * 毒物・農薬……………クロロホルム、除草剤 など

(6)列車の運行中窓から手や顔を出すと危険

列車は、保津川に沿って走行しており、植樹した木々が車両に接近しているところがございます。お怪我の原因となりますので決して窓から手や顔を出さないで下さい。

8. 安全報告書等に対するご意見について

安全報告書の内容や安全の取組みに対するご意見・ご質問等は、下記までご連絡下さい。

| | |
|-------|-----------------------------|
| 担当部署 | 嵯峨野観光鉄道株式会社 鉄道部 |
| 住 所 | 〒616-8373 京都市右京区嵯峨天竜寺車道町 |
| 電 話 | 075-871-3997 |
| F A X | 075-861-2899 |
| メール | torokko@sagano-kanko.co.jp |