

鉄道安全報告書

2024 年



嵯峨野観光鉄道株式会社

鉄道安全報告書(2024年)

I. ごあいさつ

II. 安全に関する基本方針

III. 安全管理体制

IV. 事故等の発生状況

V. 安全確保に向けた昨年度の取組み

VI. 今後の安全確保に向けた取組み

VII. お客様へのお願い

VIII. 安全報告書等に対するご意見について

I. 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ご愛顧を賜り、厚く御礼申し上げます。

弊社は1991年4月、京都の地で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として事業をスタートし、これまで国内外からの多くのお客様や地域の皆様に支えられ、開業33年を迎えることができました。

この間、お客様の「安全・安心」を第一と考え、自然災害への対処、ホーム上の安全性向上、リスク管理の強化や計画的・継続的にハード・ソフト対策を推進するとともに、社員の異常時対応能力向上に取り組むなど、一人ひとりの地道な努力を積み重ね、輸送の安全確保に努めてまいりました。

「JR西日本グループ鉄道安全考動計画2027」の初年度である2023年度においても、達成すべき状態として掲げた目標の実現に向け、「組織で安全を管理する体制の強化」、「一人ひとりの安全考動の実践」、「安全への設備投資、修繕費投入」を安全の三本柱とし、全員参加型の安全管理に取り組みました。これにより、「お客様が死傷する列車事故」、「死亡、後遺障害に至る鉄道労災」について「発生させない」を継続することができました。

2023年5月には車両不具合により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、日頃から異常時を想定した訓練等で連携を図っている警察、消防またJR西日本など多くの皆様のご協力により、お客様を無事に近隣駅まで誘導することができました。ご利用のお客様には深くお詫びいたしますとともに、ご協力いただきました関係個所の皆様に感謝申し上げます。

今後ともより一層の安全性向上を目指し、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、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。

2024年9月

嵯峨野観光鉄道株式会社 代表取締役社長 三戸 尉行

Ⅱ. 安全に関する基本方針

当社の安全に関する基本的な方針として、「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。」と定め、その理念を具現化するための日々の行動指針として「安全憲章」を制定しています。

なお、この「安全憲章」につきましては、JR西日本グループの一員として安全に係る基本的価値観を共有し、「安全を最優先する企業となる」「重大な事故を発生させない」という決意のもと、2021年4月に従来の「安全憲章」「行動規範」をあわせて見直しを行い、新たな行動指針として制定したものです。

安全憲章

私たちは、JR西日本グループの一員として、2005年4月25日に発生した列車事故を決して忘れず、お客様のかけがえのない尊い命をお預かりしている責任を自覚し、安全の確保こそ最大の使命であるとの決意のもと、安全憲章を定めます。

1. 安全の確保は、規程の理解と遵守、執務の厳正および技術・技能の向上にはじまり、不断の努力によって築きあげられる。
2. 安全の確保に最も大切な行動は、基本動作の実行、確認の励行および連絡の徹底である。
3. 安全の確保のためには、組織や職責をこえて一致協力しなければならない。
4. 判断に迷ったときは、最も安全と認められる行動をとらなければならない。
5. 事故や災害が発生した場合には、併発事故の阻止とお客様の救護がすべてに優先する。

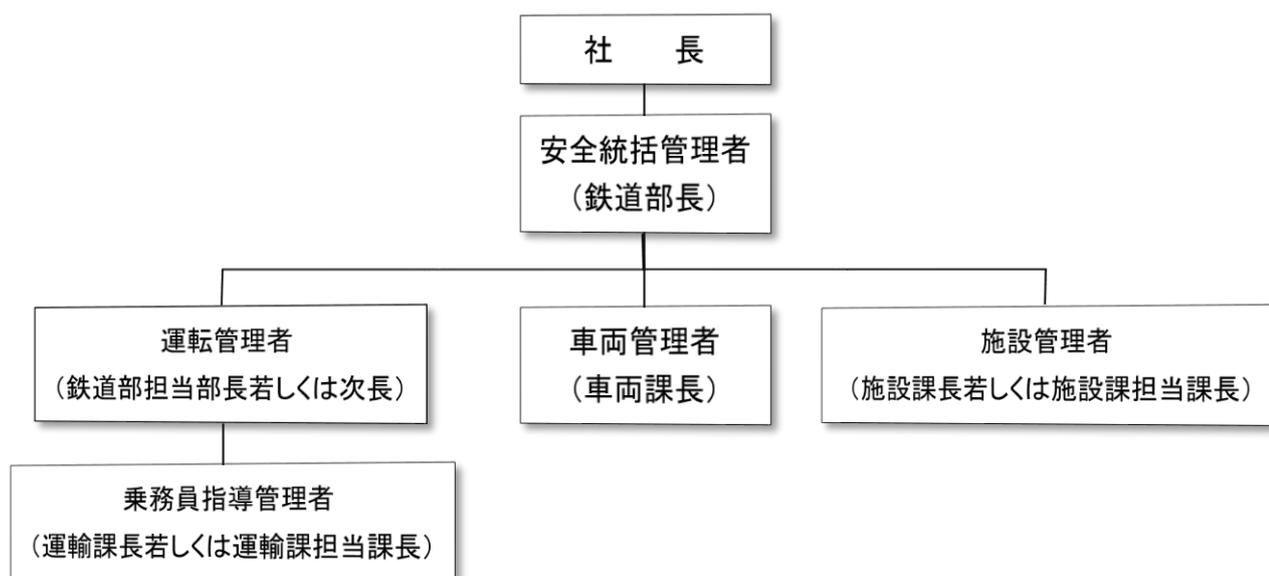


嵯峨野観光鉄道株式会社

Ⅲ. 安全管理体制

当社では、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

IV. 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しませんでした。今後とも輸送の安全確保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8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) 2023年4月7日(金)

雨量が規制値に達することが見込まれたため、嵯峨嵐山駅で第125列車の運転を見合わせた。その後、線路点検を実施し安全が確認できたため運転を再開した。(遅延4本)

(2) 2023年5月12日(金)

第114列車はトロッコ保津峡・トロッコ亀岡駅間を走行中、前方に20~40cm大の落石数個を認め手前に停車した。当該列車は駅長の指示により現場を最徐行で運転再開した。その後、現場調査のため第115列車から第118列車までを運転休止した。調査の結果、落石の発生源を特定し安全が確認できたため、第119列車から運転を再開した。(運休4本)

(3) 2023年5月30日(火)

第119列車はトロッコ保津峡・トロッコ亀岡駅間を走行中、機関車のエンジンが停止し停車した。調査の結果、燃料フィルターが目詰まりにより燃料が供給できないことが判明した。処置には相当な時間が掛かることから、ご乗車中のお客様には降車いただき、約700m離れたトロッコ保津峡駅まで避難誘導した。(運休8本)

(4) 2023年6月2日(金)

雨量が規制値に達することが見込まれ、また今後も相当量の降雨が予想されるため、始発列車より終日運転を取りやめた。翌6月3日(土)には運行開始前の線路点検で安全が確認できたため、始発列車より運転を再開した。(運休14本)

(5) 2023年8月15日(火)

台風7号の接近に伴う大雨のため、終日運転休止とした。(運休16本)

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しませんでした。

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。

V. 安全確保に向けた昨年度の取組み

昨年度は、以下の取組みを行いました。

1. ハード対策

(1) 施設関係

① 軌道の強化

・軌道強化を目的に一部の木マクラギをコンクリートマクラギへ交換しました。



・線路の下に敷き詰められた碎石を補充、交換し線路の歪み防止や乗り心地の向上を図りました。



② 落石止柵の新設

擁壁へ落石止柵を設置しました。



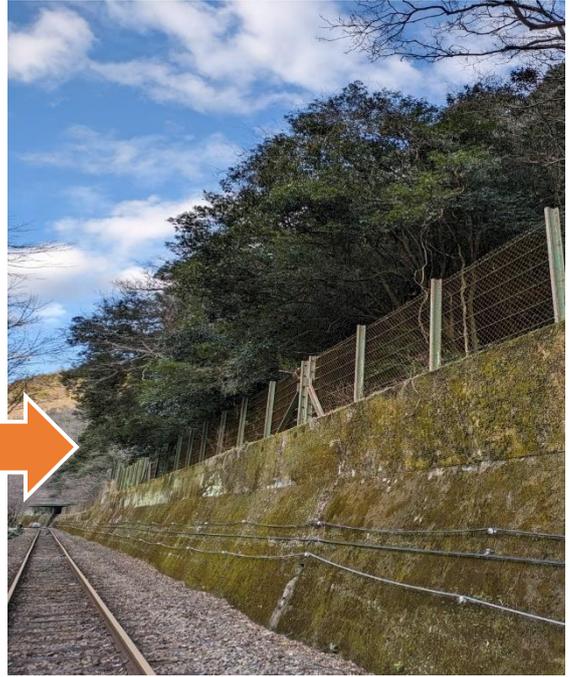
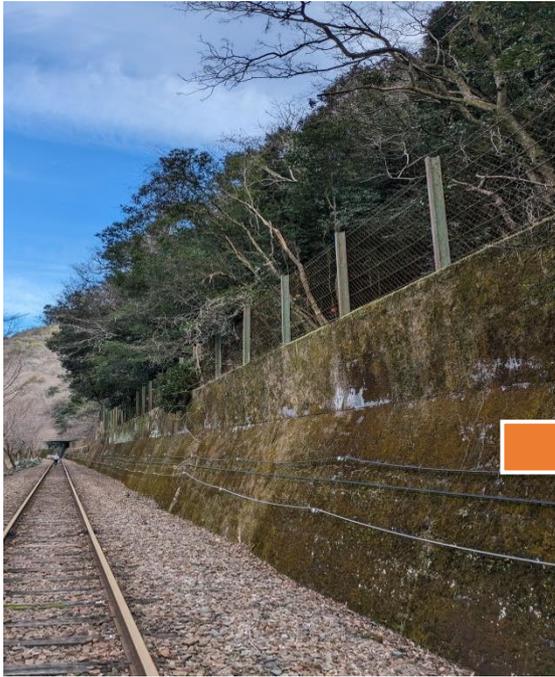
③ 土留擁壁裏土砂浚渫

土留擁壁裏の土砂を浚渫し、防災強度を高めました。



④ 樹木伐採

樹木の健全度診断に基づき、倒木の恐れがある樹木を伐採しました。



2. ソフト対策

(1) 訓練の実施

○テロ対応訓練(2023年6月28日)



○警察によるサスマタ指導(2023年6月28日)



(2) 乗務員訓練

① 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なっています。

② 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。

(3) 作業前 KYT の実践

沿線作業前には、作業における危険のポイントを洗出し、対策を立て全員で確認し合います。

(4) リスクアセスメント委員会鉄道部分科の取り組み

鉄道の重大事故につながるような事象に特化し、リスクアセスメントに取り組んでいる「リスクアセスメント委員会鉄道部分科」では、運転業務に従事する社員とともに、以下の取り組みを行いました。

① 重大リスクへの対応

想定される重大な事象に至るリスクを抽出し、既存対策の有効性の確認やソフト対策の実施状況の確認を行い、重大リスクの管理と抑え込みに努めています。

② 守りにくいルール・規程の改正

守りにくいルールや解釈を誤る可能性がある規程等を抽出し、検討・議論しながら社員に納得感のある、理解しやすく守りやすいルール・規程への改正に取り組んでいます。

(5) JR西日本からの工務関係技術支援

JR西日本より、施設・電気関係についての技術指導及び当社設備の管理状態の確認をいただき、技術力や設備健全性の維持向上を図っています。



VI. 今後の安全確保に向けた取組み

【到達目標】

- お客様が死傷する列車事故「発生させない」
- 死亡、後遺障害にいたる鉄道労災「発生させない」

※列車の駅間停車事象発生時におけるお客様救護の適切な判断と実行（降車開始まで概ね1時間）

これらが継続できる体制であると言える状態

【2027 状態目標】

1. 組織による安全管理体制

- リスクが明示され対策が策定されている状態
- さらに残留リスクに対する対策が確実に実施されている状態

2. 一人ひとりの安全考動

- 一人ひとりが安全考動を実践している状態
- お客様救護等異常時対応可能な体制が構築維持されている状態

3. 安全設備投資、修繕費投入

- 地上設備の維持管理計画が策定され、確実に実施されている状態
- 新型車両が導入され、当社ブランドが向上している状態

【基本方針】

将来にわたり安全な鉄道を実現していくため、「組織で安全を管理する体制の強化」に向けた仕組みをつくり、その仕組みのもとで「一人ひとりの安全考動の実践」を積み重ねるとともに、「安全への設備投資、修繕費投入」を確実に実行し、継続的な安全性の向上を実現していきます。

また、「安全の実現に欠かせない視点」に照らして、安全の営みの有効性、取り組みの充足状況、方向性を定期的に確認し、必要な改善を盛り込むことで更に安全性の向上へ向けた取り組みを継続させていきます。

【重点実施項目】～重要な確認事項に関するマネジメント状況の再確認と改善～

I. 組織による安全管理体制

1. リスクアセスメントの質の向上

(1) リスクアセスメント委員会鉄道分科（以下、RA鉄道部分科）の充実

①社員から報告される日常発生するリスクへの適時適切な対応

a) ヒヤリ・気がかり事象に対するリスク評価と低減策の実行

b) 残留リスクに対するソフト対策やルールの見直し

②逆引きリスクアセスメントで抽出された重大リスクの対応と管理

a) RA鉄道部分科での定期的な確認と検証

b) RA鉄道部分科での議論の深度化

③施策リスクアセスメントの実施

a) 環境変化に伴うリスクアセスメントの実践

b) 設備変更に伴うリスクアセスメントの実践

(2) ヒヤリ・ハット、安全報告の掘り起こし

①社員からの迅速かつ正しい報告

a) 些細なことでも報告する意識の浸透

b) 報告しやすい環境づくり

②管理側による迅速かつ正しい対応

a) 報告事象の迅速な共有

b) 報告に対するフィードバックの実施

③事象に対する適切な情報収集と分析

a) 確認会話と5W1Hによる正確な情報収集

b) M-SHELL手法による要因分析と対策

④正しい情報と分析に基づく議論

a) RA鉄道部分科での議論

b) 安全推進会議での議論

2. 心理的に安全なチーム作り

- ①社員主体のチーム活動のサポートによる成功体験を通じた人材育成
 - a) 社外研修受講
 - b) 管理者自らが意識し実践することによる「心理的に安全な」チームの構築

3. 「お客様を想い、ご期待にお応えする」観点に基づく課題解決

- ①お客様救護に備えた判断基準・仕組みの策定と訓練
 - a) 嵯峨駅長レベルアップの取り組み
 - b) 異常時対応訓練の実施
 - c) 避難誘導機材等の確保
 - d) 多言語対応能力の向上
 - e) 車内営業スタッフとの勉強会
- ②ホーム上の安全性向上
 - a) 部外能力の活用
 - b) ホーム安全性向上施策の検討

II. 一人ひとりの安全考動の実践

1. 一人ひとりの安全考動

(1) 安全最優先の風土

- ①「迷わず列車を止める、作業を止める」の実践
 - a) 発生事象の検証による課題の抽出
 - b) 抽出された課題に対する対策の検討と実施
 - c) 課題・対策を水平展開
- ②ファインプレーの積極的な抽出と表彰等褒める文化の醸成

(2) ヒューマンファクターのさらなる理解と自らの日々の業務への活用

- ①JRでの取り組みを参考に、ヒューマンファクターの日々の業務への活用にも有効な教育、ツール等の導入及び実践

(3) 「5つの価値観」に基づく安全考動

- ①何よりも安全を最優先し
 - a) 3Hの観点でリスクを具体的に想定する
- ②お客様を想い
 - a) お客様へのお声掛けやみまもりの実践
- ③自ら進んで（自分ゴト化）
 - a) 新たな知識・技術・技能の習得
 - b) 「他山の石」や「仲間の体験談」等の活用（自己対策）

- ④仲間とともに（みんなゴト化）
 - a)安全に関する情報の共有
 - b) J Rとの連携強化（指導打合せ、J R連絡会等への出席）と課題の社内での共有化
- ⑤視点に照らして
 - a)「安全の実現に欠かせない視点」に基づく振り返りと改善
 - b)あるべき姿を明確にした目標の設定

（４） J Rとの技術交流

- ①技術支援（保線、土木、建築、電気）
- ②検査立会（車両）
- ③シミュレータを利用した乗務員訓練

2. 事故・労災防止と異常時対応能力の向上

（１） 事故・労災防止

- ①基本動作・ルールの遵守
 - a)安全教育の実施と実行度の確認
 - b)土木部門と乗務員による要注意箇所共有及び運転士視線分析の活用（落石等衝撃防止対策）

（２） 異常時対応能力向上

- ①警察消防等との連携訓練
 - a)生え抜き社員が主体となった訓練の実施
 - b)警察・消防と連携した訓練の実施
- ②シンク&アクト訓練
 - a)マニュアルや取扱いを確認するシンク&アクト訓練の実施
- ③個々の弱点分析に基づくシミュレータ訓練（乗務員）
 - a)新たな教育機材の導入検討
 - b)運転士の視線活用による安全性向上

Ⅲ. 安全設備投資・修繕費投入

1. 設備老朽化・リスク対策

（１） 落石・倒木対策

- ①中長期計画に基づく落石等ハード対策推進（J R連携）
 - a)危険度把握に基づく中期的落石防止対策の策定と実施
 - b)落石発生における適時の計画見直し及び対策の実施
 - c) J Rの協力による樹木診断調査個所の継続的監視
- ②落石発生時フローの定着と J R支援体制の確立

- a) J R 支援体制の整理
- b) 構造物点検（部外有識者と同行）2 回/年
- ③対策完了までソフト対策（25km/h 徐行）の継続

(2) 線路・構造物の体質改善

- ①1/3 P C マクラギ化推進等
 - a) P C マクラギ化（1/3）
 - b) 犬釘増し打ち・打ち締め
 - c) 鉄桁修繕

2. 車両更新計画及びブランドイメージ構築の推進

(1) 現行車両の運休、駅間停車の防止

- ①運転士との連携による予兆管理と早期対応
 - a) 添乗検査による車両状態把握
 - b) 指導訓練を活用した教育・訓練の実施
- ② J R 近統・梅小路運転区との連携
 - a) 梅小路運転区が発出する車両に係る事務連絡の共有
 - b) 梅小路運転区での月検査 O J T の実施
 - c) 車両品質維持に向けた対策の共有

(2) 車両更新計画の推進

- ① J R との連携協力体制継続
- ②ブランドイメージ構築の推進及び新製車両への反映

VII. 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について
ホームでは、黄色い点字ブロックの内側でお待ちください。写真撮影される場合は、周りのお客様に十分ご注意ください、列車に近づかないようお願いいたします。また、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ください。
2. 共助の取り組みについて
私どもは、お体の不自由なお客様やお困りのお客様に積極的に「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、お声かけをお願い致します。
3. スマートフォン等のご使用について
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ください。
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について
車両とホームとの間に段差や隙間がありますので、乗降の際はお足元にご注意ください。特に小さなお子様をお連れのお客様は、十分にご注意ください。
また、ベビーカーにお子様を乗せたままの乗降は大変危険です。お子様を抱いていただき、乗降していただきますようお願い致します。
5. 車内へ持ち込めない危険物について
以下の危険物については、車内への持ち込みをお断りしています。
(1) 可燃性液体……ガソリン、灯油、軽油 など
(2) 高圧ガス ……プロパンガス、液体窒素 など
(3) 火薬類………弾薬、ダイナマイト など
(4) 毒物・農薬………クロロホルム、除草剤 など
(5) 他のお客様に危害を及ぼすおそれのあるもの、車両を破損するおそれのあるもの
6. 列車の走行中、窓から手や顔を出さないでください
列車は、保津川溪谷に沿って走行しており、沿線の樹木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ください。

Ⅷ. 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、下記までご連絡ください。

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	075-861-7444(自動音声案内)
ホームページ (お問い合わせフォーム)	https://www.sagano-kanko.co.jp/contact/