

安全報告書

2015



この安全報告書は、当社鉄道事業における輸送の安全確保のための取り組みや、その成果をまとめたものです。内容について、ご意見・感想をお寄せください。

箱根登山電車

箱根登山ケーブルカー

目次

1. ごあいさつ	1
2. 基本方針と安全目標	2
(1) 安全行動規範	
(2) 安全目標	
3. 事故の発生状況とその再発防止措置	2
(1) 鉄道運転事故	
(2) 災害	
(3) 輸送障害	
(4) インシデント	
(5) 行政指導など	
4. 輸送の安全確保のための取り組み	3
(1) 安全重点施策	
(2) 教育・研修	
(3) 異常時総合訓練	
(4) 安全の日	
5. 当社の安全管理体制	6
6. 地元の皆さまとの連携	8
(1) 幼稚園で安全教室を実施しました	
(2) こども110番の駅	
(3) 自動体外式除細動器（AED）	

表紙:2014年11月に営業開始した新型登山電車3000形

1. ごあいさつ

皆さま方には、日頃より当社鉄道線および鋼索線をご利用いただき、まことにありがとうございます。

当社では「輸送の安全確保」を最も重要な事項として経営理念の第一に掲げ、安全・安定かつ安心してご利用いただける輸送を目指し、日々業務に取り組んでおります。

さて、この安全報告書は、鉄道事業法19条の4に基づき、輸送の安全確保のための取り組みや安全の実態についてご報告するものです。

本報告は2014年度の状況についてのご報告となりますが、本文中にも記載いたしておりますとおり、当該年度においても鉄道運転事故が2件、車両故障等を原因とする輸送障害が数件発生いたしました。これらの事象を受け、事故等の再発を防ぐべく速やかに対策工事を施行したほか、各従事者への指導教育を徹底いたしました。このほか、6月と10月には大雨や台風等の影響による運休、2月には鋼索線における無線装置故障に起因する運休などがありましたが、長期間におよぶ運休はありませんでした。

一方、11月には鉄道線において、当社では25年ぶりとなる新型車両3000形（アレグラ号）2両の営業運転を開始しました。この新型車両導入により、繁忙期における全列車3両編成運転の実現による輸送力の増強を図ったほか、主回路へのVVVFインバータ制御装置導入・LED照明の採用等による使用電力の削減等により、環境への配慮にも努めております。

このほか、異常時を想定した事故対応訓練、避難誘導訓練や帰宅困難者対応訓練などの各種訓練を県や自治体、警察や消防と連携して実施したほか、かつて惹起した列車転覆事故の記憶・教訓を風化させないよう制定した事故発生日の当社「安全の日」に、毎年安全シンポジウムを開催するなど、各従業員の対応力のブラッシュアップ、安全意識の高揚を図りました。

さて報道のとおり、大涌谷付近の火山活動の活発化による影響により、5月6日に大涌谷火口周辺への立ち入り規制、6月30日には大涌谷への入山規制が発表され、大涌谷噴煙地を中心とした半径約1kmが規制区域として設定されましたが、当社鉄道線（小田原駅～強羅駅）・鋼索線（強羅駅～早雲山駅）とも、この規制範囲外にあり、通常どおり営業いたしております。しかしながら、このような状況を鑑み、当社では「鉄道部火山災害対策計画」を制定し、万が一の際にも円滑な対応ができるよう備えるとともに、気象庁の発表や行政機関からの指示等を踏まえた、お客さまの安全を最優先とする対応など、安全輸送に努めてまいります。

当社では今後もこうした様々な取り組みにより、自然災害などにとまなう運行への影響を最小限に留めるとともに、事故、故障の発生ゼロを目指した各種安全対策、防災対策工事に引き続き注力してまいります。

本報告をお読みいただき、当社の安全輸送への取り組みをより充実させるためにも、皆さまの忌憚のないご意見、ご感想をお寄せいただければ幸いです。

今後とも、箱根登山鉄道をどうぞよろしく願いいたします。

箱根登山鉄道株式会社

取締役社長 府川 光夫



2. 基本方針と安全目標

当社は、輸送の安全を確保するため、経営トップである社長をはじめとする経営管理部門から第一線の現場で働く現業実施部門の全従業員までが一丸となり、安全第一の意識をもって、次に記す安全行動規範を基本的な方針として事業活動を行っています。

(1) 安全行動規範

- ◆ 一致協力して輸送の安全の確保に努める。
- ◆ 輸送の安全に関する法令及び関連する規程（安全管理規程を含む。）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。
- ◆ 常に輸送の安全に関する状況を理解するよう努める。
- ◆ 職務の実施に当たり、推測に頼らず確認の励行に努め、疑義のある時は最も安全と思われる取り扱いをする。
- ◆ 事故・災害などが発生したときは、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。
- ◆ 情報は漏れなく迅速、正確に伝え、透明性を確保するとともに共有化を図る。
- ◆ 常に問題意識を持ち、必要な変革に果敢に挑戦する。

(2) 安全目標

2014年度の安全目標は次のとおりでした。

- ① ヒューマンエラーによる運転事故ゼロを継続します。
- ② ヒューマンエラーによるインシデントゼロを継続します。
- ③ 鉄道係員、車両、鉄道施設に起因する輸送障害ゼロを目指します。

2014年度は、有責による輸送障害を4件発生させました。今年度は従業員一同、運転事故、インシデントを発生させないことを目指し、目標達成に向け取り組んでまいります。

3. 事故の発生状況とその再発防止措置

(1) 鉄道運転事故

2014年度は鉄道線で2件発生いたしました。

● 踏切障害事故(2014年6月1日 13時17分発生)

箱根板橋駅～風祭駅間の板橋踏切にて上り列車が遮断桿を潜り横断しようとした歩行者と接触しました。この事故により歩行者が死亡しました。

● 踏切障害事故(2015年2月9日 20時53分発生)

箱根板橋駅～風祭駅間の板橋踏切にて上り列車が踏切内に滞留していた歩行者と接触しました。この事故により歩行者が負傷しました。
この事故を受け、同踏切に非常押しボタンを設置する予定です。

過去5年間の鉄道運転事故の発生件数と死傷者数の推移は次のとおりです。

年度	2010	2011	2012	2013	2014
事故件数	0	0	1	1	2
死傷者	0	0	0	0	2
うち死亡者	0	0	0	0	1

(2) 災害(大雨や台風、大雪など)

台風による運休が1件、大雨による運休が1件ありました。内容は以下のとおりです。

- 台風の影響では、2014年10月6日に接近した台風18号により鉄道線・鋼索線合わせて196本の列車を運休しました。
- 大雨の影響では、2014年6月7日に鉄道線・鋼索線合わせて276本の列車を運休しました。

(3) 輸送障害 (30分以上の遅延や運休)

2014年度は鉄道線で4件、鋼索線で2件発生しました。主な内容は以下のとおりです。

① 鉄道線

● 線路内支障(2014年10月17日 21時04分発生)

下り列車が入生田駅～箱根湯本駅間を走行中に軌間内の異物と接触して巻き込み停車しました。この影響により11本の列車が運休しました。隣地からの落下物が原因と判明したため、本件については落下物防護用の柵を設置しました。

② 鋼索線

● 車両故障(2015年2月24日 7時32分発生)

試運転中の上り列車が公園下駅ホーム直前で非常制動により停止しました。この影響により当日の全列車が運休しました。前夜実施した工事で敷設した誘導線と既存の誘導線が干渉したことにより同所付近で信号用電波が弱まったことが原因と判明したため、既存の誘導線を撤去しました。

(4) インシデント (事故の兆候)

2014年度はありませんでした。

(5) 行政指導など

2014年度はありませんでした。

4. 輸送の安全確保のための取り組み

(1) 安全重点施策

当社では、輸送の安全を確保するため、各種の施設改修・補修工事、保安度向上工事を計画的に進めています。2014年度に実施した主な工事は以下のとおりで、安全関連設備投資と修繕費の総額は約15億円になりました。

今後も引き続き安全の向上に資する各施策を実施してまいります。

◆ 土木施設改修工事

小田原駅～箱根板橋駅間にある小峰隧道の覆工改修工事や宮ノ下駅～小涌谷駅間にある浅間沢橋梁補修工事を実施しました。



◆ 電気施設改修工事

箱根板橋駅～風祭駅間のき電線更新や仙人台信号場～宮ノ下駅間の電柱更新工事を実施しました。



◆ 軌道近代化工事

出山信号場～大平台駅間のPCマクラギ化工事他を実施しました。



◆ 斜面防護工事

当社線は登山鉄道という特性上、沿線斜面の多くが山岳斜面となっているため保安度の向上を目的とした斜面防護工事を計画的に進めています。2014年度は4箇所において斜面防護工事を実施しました。



◆ 列車速度制御装置新設工事

『鉄道に関する技術上の基準を定める省令』が改正され、分岐器への進入速度を制限するための装置の設置が義務化されたことに伴い、小田原駅～箱根湯本駅間の各転てつ器手前に列車速度制御装置を設置しました。



◆ 踏切の安全対策・保安度向上工事

風祭駅～入生田駅間の鳥家踏切・入生田車庫踏切、大平台駅～上大平台信号場間の大平台踏切に踏切支障報知装置（非常ボタン）を設置しました。これにより、踏切障害物検知装置設置踏切は3箇所、踏切支障報知装置設置踏切は8箇所となりました。



◆ 車内の段差部分に点滅するLED表示灯を設置

鋼索線（ケーブルカー）車内には段差がありますが、この段差の注意喚起のために点滅するLED表示灯を設置しました。合わせて、注意喚起のプレートを作成し、天井より吊り下げました。



(2) 教育・研修

鉄道はさまざまなハードとソフトが一体となり運行しており、運転、駅、保線、電気、車両の各部門における多種多様な作業により成り立っています。当社では日々の業務における安全性向上を図るため各部門において、定期的に基本動作訓練・機器取扱い訓練を実施し、係員の知識・技術向上を図っています。

◆ A Tカート扱い訓練

通常は終電後に材料運搬等で使用するエンジンを搭載した簡易貨車（A Tカート）を台風等で運休となった際、早期運転再開に向けた線路点検に使用できるように取扱い訓練を行っています。



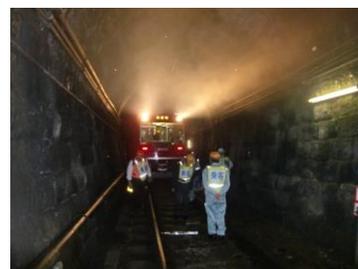
◆ チェーンブロック（クレーンの一種）取扱い訓練

終電後の夜間にレール等の資機材運搬をクレーン4基搭載した工事用車両で行います。操作方法の基本動作訓練のほか、走行時の荷崩れがないよう重量物の積載方法等について検証を実施しています。



(3) 異常時対応訓練

2014年8月29日（金）終電後に箱根湯本駅～塔ノ沢駅間の塔ノ峰隧道内で本社・現業部門を合わせて46名が参加して列車火災を想定した避難誘導訓練を行いました。これは他社で発生した列車火災事故を受け国土交通省が隧道内を走る各社に訓練の実施を呼びかけているもので、当社では3回目の試みです。



2014年10月1日（水）に入生田検車区で本社・現業部門87名および小田原警察署、箱根町消防署が参加して異常時総合訓練を行いました。この訓練は実際に列車脱線が起きたときの状況を想定して、情報連絡体制、係員の対応、運転事故に関する規程、長時間停車時のお客さまの避難誘導及び関係従業員の協力体制を確認することを目的としています。このほか2014年11月6日（木）には鋼索線での異常時訓練を行いました。



(4) 安全の日

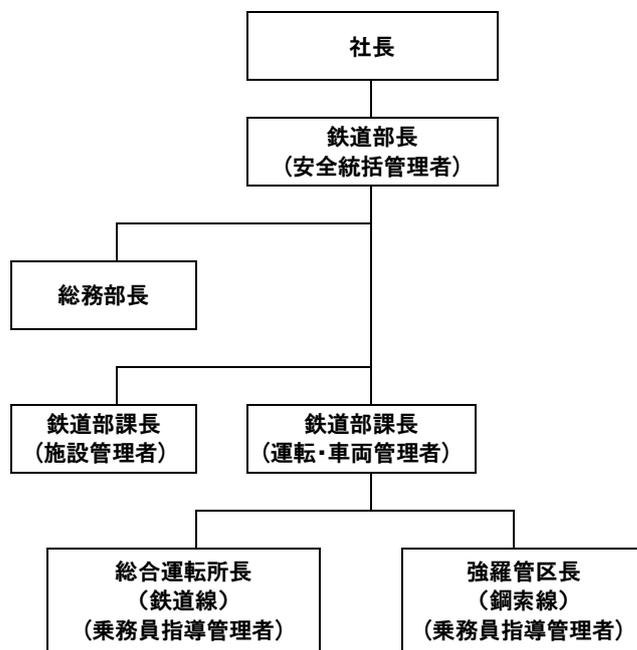
大正15（1926）年1月16日、小涌谷駅～宮ノ下駅間で脱線転覆事故が発生し、18名ものお客さまが亡くなりました。当社ではこの事故を風化させないため、事故が発生した1月16日を「安全の日」として制定し、社長以下の管理職が出席し、事故現場近くの寺院および事故発生場所で犠牲となった方々の追悼供養を行い、無事故の誓いを新たにしています。また、今年の午後は、本社・現業の管理者およびグループ会社役員とともに現業職員発表による安全シンポジウムを開催いたしました。



5. 当社の安全管理体制

社長をトップとする安全管理組織を構築し、各責任者の責務を明確にしています。

2015年3月31日現在



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。
鉄道部長 (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。
鉄道部課長 (運転管理者) (車両管理者)	安全統括管理者の指揮の下、運転に関する事項および車両に関する事項を管理する。
総合運転所長 強羅管区長 (乗務員指導管理者)	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。 (強羅管区長は鋼索線乗務員の資質の保持に関する事項を管理)
鉄道部課長 (施設管理者)	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。

◆ 安全管理の方法

「内部監査制度」

鉄道事業における輸送の安全確保に関する業務について、その執行活動が安全管理規程に基づき、適切に実施、維持され、機能していることを確認するとともに、運用の状況を検証および評価することにより、輸送の安全性の維持および向上を図ることを目的として内部監査を毎年実施しています。

内部監査においては安全統括管理者、鉄道部課長、課長代理、現業長に対するインタビューと書類確認により実施し、その内容に基づき結果を通知し、結果に対する改善報告書を作成させ、後日、改善報告書のとおり業務が改善されているかどうかを確認するフォローアップ監査を実施しています。

「鉄道安全推進委員会」

本社部門では社長を委員長として、役員と鉄道部長、課長などが出席して、事故の未然防止と再発防止を目的に毎月1回開催し、前1ヶ月間に発生した事故等の原因分析や再発防止対策の良否などを議論しています。

「鉄道安全管理会議」

専務取締役、安全統括管理者、鉄道部課長、課長代理および現業長で構成され、毎月1回開催し、現業間における情報共有や意見交換を行っています。

「無事故推進委員会」

専務取締役、安全統括管理者、鉄道部課長、課長代理、現業長および現業長推薦の一般係員などで構成され、春・秋の全国交通安全運動および夏季・年末年始安全総点検時に開催しています。ここでは事故防止対策、安全意識の高揚、知識技能の向上について意見具申や職場間の連携などを行っています。

「経営トップによる職場巡視」

夏季や年末年始を中心に現業職場の取り組みを確認し、現業係員とのコミュニケーションを通じ、安全文化の醸成に努めています。



「職場安全管理会議」

現業各職場単位で全ての現業員が参加して1～2ヶ月に1回開催します。情報の共有および社内外の通知事項の徹底などを図るほか、危険予知訓練や異常時の運転取り扱い訓練を定期的実施しています。

「安全に関するみんなの声」

鉄道線・鋼索線の各職場では体験されたヒヤリ・ハット事例の報告制度を導入し、日々の業務に反映しています。ヒヤリ・ハットとは事故には至らないものの、そのまま放置しておけば事故のおそれがあるというような事例です。2013年度からは事故防止対策につながる取り組みに見直すため、安全に関する意見・気付きと統合のうえ、新たに「安全に関するみんなの声」として全ての発生事例に対しリスクアセスメントを行ない、リスク管理を行っています。発生事例は、社内LANを通して現業全社員が共有できるようになっています。

「安全に関するみんなの声」では安全に関する意見・気付きとして“気がかり事象”を集約しています。2014年度は4件の報告がありました。一例では、彫刻の森駅構内の業務用電話ボックスがお客さまの動線上にあるとの意見があったことから、移設しました。

6. 地元の皆さまとの連携

(1) 幼稚園や貸切列車内で安全教室を実施しました

箱根町の仙石原幼児学園、湯本幼児学園および温泉幼稚園で電車の安全な利用方法、車内マナー、踏切の渡り方や置石行為防止に関する啓発活動を行いました。

当社線を利用する園児が多いことから、安全教室として実施しているものです。

今後も同様の活動を実施してまいります。



(2) こども110番の駅

昨今、登下校時の児童を狙った凶悪犯罪が多発していることから当社では、本社、箱根板橋駅、風祭駅、入生田駅、箱根湯本駅、強羅駅、早雲山駅の7ヶ所で「こども110番の駅」の取り組みを行っています。この取り組みはこどもたちがトラブルに巻き込まれそうになった時に駅に助けを求めることで、こどもたちを犯罪から守り、被害を最小限度に止めようとするものです。安全・安心な地域づくりに貢献するため、鉄道事業者が全国的な取り組みとして行っています。



(3) 自動体外式除細動器 (AED)

AED (自動体外式除細動器) とは、コンピューターを利用した医療機器であり、心室細動などにより心臓が止まった方に電気ショックを与え、正常な心臓の動きを取り戻させる機器です。医療関係者以外でも安全に使用できる医療機器で、近年では公共施設への設置が進んでいます。当社でも2007年度に箱根湯本駅、強羅駅、早雲山駅に設置し、2013年度には鉄道線全列車への設置が完了しました。救急救命処置の基本となる「CPR (心肺蘇生法)」を身につけるため、当社現業従業員全員が『普通救命講習』を受講し、認定を受けています。



ご連絡先

安全報告書へのご感想、当社の安全への取り組みに対するご意見をお寄せください。

箱根登山鉄道株式会社 鉄道部
TEL.0465-32-6823 FAX.0465-32-6863
■ 平日 9:00~18:00(年末年始を除く)

2015年(平成27年)9月発行