

安全報告書

2018



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（安全重点施策）	3
(1) 安全対策工事	
(2) 教育・研修	
(3) 異常時対応訓練	
(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) 小学校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:2018年2月創業130周年行事としてデビュー当時の塗装に復刻した2001.2002号車と3002号車

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。

当社では本年度も引き続き「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、この報告書は、鉄道事業法第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係る2017年度の状況についてご報告するものであります。

本文中に記載しておりますとおり、2017年度は車両故障等を原因とする輸送障害が鉄道線で5件、鋼索線で1件発生しております。また、自然災害を起因とする運行への影響については、10月の台風21号、2018年1月の大雪の影響で、鉄道線・鋼索線において運休が発生いたしました。ご利用される多くのお客さまに多大なご不便をお掛けいたしましたこと、あらためましてお詫び申し上げる次第であります。

この様な故障や事故、自然災害などによる運行への影響を最小限に留めるため、引き続き輸送の安全確保のための各種取り組みを行ってまいります。

2017年度におきましても、輸送の安全を確保するために各種訓練を実施いたしました。基本動作の重要性を再認識させる基本動作訓練、地元警察および消防と連携し、異常時における対応能力向上を目的として取組んだ異常時総合訓練、隧道内での避難誘導訓練、鋼索線異常時訓練などを実施いたしました。

当社では昨年と一昨年の2回、関東運輸局より運輸安全マネジメント評価を受けました。評価コメントの中で、「社員一丸となって安全の確保に取り組んでおり、積極的に安全に対する投資を行っている」「ヒヤリハット情報を活用し、事故等の未然防止に向け、積極的に取り組んでいる」との高い評価を頂きました。この評価に甘んじることなく、今後も、お客さまの安全の確保を最優先とし、万が一に備え、従業員一人ひとりが的確な行動をとることが出来るよう、計画的な訓練の実施と知識の向上を図ることで、輸送の安全を確保し、多くのお客さまに快適にご利用いただけるよう努力してまいります。また、箱根の火山活動に関する対応策も、箱根町等の関係行政機関と密接に連携して取り組んでまいります。

最後に、本報告書をお読みいただき、当社の安全輸送に向けた取り組みをより充実させるためにも、皆さまからの忌憚のないご意見、ご感想をいただければ甚だ幸いです。

これからも箱根登山鉄道をよろしくお願い申し上げます。

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、次に記す行動規範を安全に関する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

2017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目指します。
- 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。

2017年度は、鉄道係員、車両、鉄道施設に起因する輸送障害を2件発生させてしまいました。今年度も、運転事故ゼロ、インシデントゼロを継続するとともに、輸送障害ゼロを達成できるよう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

2017年度は発生していません。

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	2013	2014	2015	2016	2017
事故件数	0	2	0	0	0
死傷者	0	2	0	0	0
うち死亡者	0	1	0	0	0

(2) 災害（大雨や台風、大雪、雷など）

台風による運休が1件、大雪による運休が3件、雷による運休が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、2017年10月23日に接近した台風21号により鉄道線・鋼索線合わせて52本の列車を運休しました。
- ◆ 大雪の影響では、2018年1月22日に鋼索線で10本、2018年2月2日に鋼索線で4本、2018年3月21日に鋼索線で44本の列車を運休しました。
- ◆ 雷の影響では、2017年9月12日に鋼索線で10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)

2017年度は鉄道線で5件、鋼索線で1件発生しました。主な内容は以下のとおりです。

① 鉄道線

● 車両故障(2017年7月4日 19時03分発生)

下り列車が大平台駅を発車後、起動不能となりました。車両点検したところ、蓄電池が放電し電圧が低下していたことが判明しました。乗車中のお客さまには、車掌の誘導にて大平台駅バス停まで移動していただきました。この影響により7本の列車が運休しました。原因は、部品の老朽化による誤動作であることから、部品の交換をしました。

② 鋼索線

● 車両故障(2017年12月22日 15時00分発生)

列車がすれ違いをする複線部において、ワイヤーロープが滑車から外れる事象が発生し、この影響により82本の列車が運休しました。原因は、ワイヤーロープに塗布してあるグリスが、気温低下によりロープと滑車の間で剥離と付着を繰り返したことで、ワイヤーロープの太さにバラツキが発生し、滑車から外れたことが判明したことから、定期的なロープの太さ確認と、滑車清掃、ロープグリスの塗布周期と種類の見直しをしました。

(4) インシデント (事故の兆候)

2017年度は発生していません。

(5) 行政指導など

2017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(安全重点施策)

(1) 安全対策工事

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。2017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8億円になりました。

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

出山信号場～大平台駅間の松山隧道において、レンガ剥落対策工事を実施しました。



◆ 落石等防護設備設置工事

当社沿線では、急勾配の斜面が多く落石や倒木が多く発生していることから、優先順位を定めて落石防護設備を設置しています。写真は、仙人台信号場～宮ノ下駅間。



◆ 踏切の安全対策・保安度向上工事

箱根板橋駅～風祭駅間の君田島踏切に踏切障害物検知装置（光式4対向）を新設しました。これにより、踏切障害物検知装置設置踏切は4箇所、踏切支障報知装置設置踏切は8箇所となりました。



◆ 列車非常停止装置新設工事

大平台駅、宮ノ下駅、小涌谷駅のホームに、お客さまが線路に転落する等、列車を緊急に停止させなければならない事態が発生した時に、係員やお客さまがボタンを押して列車を止める列車非常停止装置を新設しました。今回の工事で、鉄道線の全駅に設置が完了しました。



◆ 踏切支障報知装置の改良工事

踏切支障報知装置は、踏切上で線路に支障があるとき、特殊信号発光機が発光し列車に停止を知らせる装置です。今回の工事では、上下交互に点滅する赤色灯から視認性の良い移動点滅循環する赤色灯へ改良しました。



◆ 落石検知装置の改良・新設工事

宮ノ下駅～小涌谷駅間に設置している落石検知装置について、より視認性を向上させました。また、出山信号場において、落石検知装置を新規に設置することにより、運転保安度の向上を図りました。



(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・機器取り扱い訓練を実施し、係員の知識・技術向上を図っています。

◆ 基本動作訓練

技術部門では線路の安全を保つため様々な工具を使用しており、安全に取り扱えるように定期的に点検および取扱いに関する基本動作訓練を実施しています。（写真はレールを切断する際に使用するレール切断機の基本動作訓練）



◆ 実務考査

係員の知識および技能の確認を行うため、各作業の基本動作について実務考査を実施しています。

このうち施設担当では遊間整正作業（レール継目部の隙間を整正する作業）の基本動作についての実務考査を実施しました。



(3) 異常時対応訓練

8月4日（金）終電後に塔ノ沢駅～大平台駅間の大ヶ嶽隧道内で本社・現業部門を合わせて44名が参加し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訓練の実施を呼びかけているもので、当社では6回目の試みです。



また、10月6日（金）に入生田駅車両基地で本社・現業部門合わせて85名、小田原市消防本部及び小田原警察署が参加し、異常時総合訓練を行いました。この訓練は、倒木に列車が衝突し脱線、乗客2名が負傷したとの状況を想定し、乗務員・駅係員、小田原消防本部と小田原警察署が連携して、負傷者の救出・乗客の避難誘導、及び関係者間の連携強化と事故処置技能向上を目的としています。



このほか10月19日（木）には鋼索線での異常時訓練を実施しました。

(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。本年は1月16日に開催し、

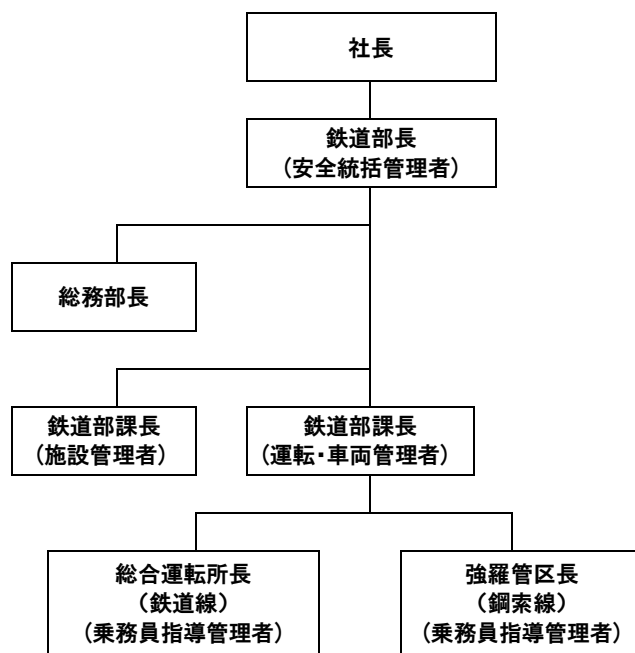


午後は、本社・現業の管理者およびグループ会社役員とともに現業職員発表による安全シンポジウムおよび国土交通省運輸安全委員会より鉄道事故調査官をお招きし、「事故調査について」・「過去の土砂崩れ事故の事例に学ぶ」と題してご講演を頂きました。

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。

2018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」

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として毎月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」

安全統括管理者（鉄道部長）、鉄道部課長、課長代理および現業長などが出席して、毎月1回開催し、現業間における安全に関す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」

安全統括管理者（鉄道部長）、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が出席し、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、事故防止対策、交通安全運動、総点検における各職場の取り組みの共有、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。今年度の対応事例として、板橋踏切において、踏切通行者の踏切内滞留が多発しているとの意見が乗務員より寄せられたことから、踏切内にカラー舗装を施し、踏切内の滞留状況を確認し易くしたほか、通行者への啓発活動として、滞留多発の注意看板と踏切注意ステッカーを設置いたしました。

6. 地元の皆さまとの連携

(1) 小学校で安全教室を実施しました

小田原市の大窪小学校の児童に対して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。

当社線を利用する児童が多いことから、安全教室として実施したものです。

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。

また、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)

2018年(平成30年)8月発行