

安全報告書

2011



「がんばろう日本」のステッカーを貼った 2000 形車両(サン・モリッツ号)

この安全報告書は、当社における鉄道線および鋼索線の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。ご家庭に持ち帰ってお読みいただき、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	1
(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) 人材教育	
(3) 異常時総合訓練	
(4) 安全のための投資と支出	
(5) 安全の日の制定	
5. 当社の安全管理体制	6
6. 地元の皆さまとの連携	8
(1) 沿線の小学生への啓発活動を実施しています	
(2) こども110番の駅	
(3) 自動体外式除細動器（AED）	

1. ごあいさつ

当社の鉄道事業に対して、日頃のご利用とご理解、誠に有難うございます。当社は、経営理念の第一に安全の確保を掲げ、法令の遵守とともに安全輸送に努めております。

3月11日に発生した東日本大震災により、お亡くなりになられた方々のご冥福をお祈り申し上げますと共に、被害に遭われた方々に心からお見舞いを申し上げます。

今回の大震災による施設点検の影響や電力供給不足による計画停電の実施により鉄道線・鋼索線合わせて多数の列車を運休しました。しかし4月16日には小田急電鉄の特急ロマンスカー乗り入れが再開され、当社や小田急箱根グループに対する期待の大きさを改めて実感いたしました。

本報告書は、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ついて、自ら振り返るとともに広くご理解いただくために公表するものです。安全輸送への取り組みを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。

箱根登山鉄道株式会社
取締役社長 和田雅邦

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、次に明記する安全行動規範を基本的な方針として事業活動を行い、安全輸送に努めています。

(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。
- ◆ 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

鉄道輸送安全目標（2006年～2010年）は次のとおりです。

2010年度は、運転事故の発生はありませんでしたが、インシデントが1件発生いたしました。引き続き職員一同、運転事故ゼロの継続、インシデントを発生させないこと目指し、目標達成に向け取り組んでまいります。

区分	項目	内容
定量的な目標	列車事故 (衝突・脱線・火災)	乗客の死亡を伴う事故を5年間、発生させない。
	人身障害事故	5年間、発生させない。
	踏切障害事故	5年間、発生させない。

2011年度以降の鉄道輸送安全目標からは、1年毎の設定とします。

3. 事故の発生状況とその再発防止措置

(1) 鉄道運転事故

2006年度は2件ありましたが、2007年度以降は発生していません。なお、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	2006	2007	2008	2009	2010
事故件数	2	0	0	0	0
死傷者	2	0	0	0	0
うち死亡者	0	0	0	0	0

(2) 災害（地震や暴風雨、大雨など）

地震による運休が1件、大雨による運休が1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。

- 2011年3月11日に発生した東日本大震災の影響で発生当日に63本の列車を運休した他、その後の計画停電や節電の影響で3月31日までに3,433本の列車を運休しました。一部列車の運休は4月以降も継続しています。
- 大雨の影響では、2010年9月9日の1時間あたり降雨量が規制値を超えたことから鉄道線15本・鋼索線8本の列車を運休しました。
- 雷の影響では2010年7月30日に鉄道線6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）

2010年度は鉄道線で2件、鋼索線で2件発生しました。内容は以下のとおりです。

① 鉄道線

● 信号リレー故障(2010年8月15日 6時26分発生)

総合運転所の表示盤で箱根湯本駅構内に列車がないにもかかわらず、存在しているという表示となりました。この影響により25本の列車が運休しました。左右のレールを結ぶ電線が腐食して断線したことが原因と判明したため、全線462箇所電線を点検し、9箇所について電線を交換しました。

● **車両故障(2010年8月17日 11時00分発生)**

小涌谷～彫刻の森間を走行中の列車の床下電気機器の正常を示すランプが消灯し、動作しなくなったため、3本の列車が運休しました。床下電気機器に異物が挟まったことが原因と判明したため、同機器を交換しました。

② 鋼索線

● **車両故障(2010年6月10日 10時36分発生)**

強羅駅を発車した鋼索線列車のブレーキが動作していることを示すランプが点灯したため、4本の列車が運休しました。車両と運転室を結ぶ無線装置の不具合が原因と判明したため、同装置を交換するとともに、同装置を使用している他の車両を点検しました。

● **車両故障(2011年1月17日 5時40分発生)**

早雲山駅に停車中の鋼索線列車の出発準備をしていたところ、ブレーキが緩まなくなったため、26本の列車が運休しました。ブレーキ回路の電線の断線が原因と判明したため、同部品を交換するとともに、同部品を使用している他の車両を点検しました。

(4) インシデント (事故の兆候)

2010年度は1件発生しました。

- 2010年6月25日に鋼索線下り列車が公園下駅に停車する際、ホーム上のお客さまが白線の外側にいたため、乗務員が警笛を鳴らそうとして誤って扉を開けるスイッチを操作しました。この影響でホームに停止する前に左右8枚の扉が開きましたが、お客さまへの影響はありませんでした。再発防止対策として扉を開くスイッチを通常の乗務位置からは開けられないようにしました。

(5) 行政指導など

2010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、さまざまな取り組みを行っています。今後も引き続き下記の安全施策を実施してまいります。

◆ 踏切保安度向上工事

沿線の37箇所の踏切について保安度の向上のための工事を進めています。2010年度は自動車の通行が多い小涌谷踏切に踏切監視カメラの設置を行いました。また、沿線の踏切の20箇所は第四種と呼ばれる警報機・遮断機の無い踏切ですが、2010年度はそのうち1箇所の踏切を廃止しました。当社では引き続き踏切保安度の向上工事を実施してまいります。



踏切保安度向上工事

◆ 橋梁改修工事

当社では老朽化した施設の改修工事を計画的に進めています。2010年度は塔ノ沢駅～大平台駅間の姫ノ水橋梁、宮ノ下駅～小涌谷駅間の四面塔開渠の2橋梁の架け替え工事を実施しました。今後も引き続いて老朽化した施設の改修工事を実施していきます。



架け替え工事中の姫ノ水橋梁

◆ 軌道近代化工事

当社では保安度の向上をはかるため軌道の近代化工事を計画的に進めています。2010年度は大平台駅～上大平台信号場間において木製枕木からコンクリート製枕木への交換工事を実施しました。今後も引き続いて軌道の近代化工事を実施していきます。



コンクリート製枕木化

◆ 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。2010年度は沿線斜面の12箇所において斜面防護工事を実施しました。今後も引き続いて沿線の斜面防護工事を実施していきます。



斜面防護工事

◆ バリアフリー化工事

強羅駅ではご高齢や車椅子のお客さま、乳幼児をお連れのお客さまなどがご利用しやすいトイレがありませんでしたが、これを解消するために、自動開閉ドア、手摺、オストメイト対応、おむつ交換シートなどを完備した多目的トイレを設置しました。また、既存のトイレについてもご高齢のお客さまがご利用しやすい洋式便座への改修工事を実施しました。



新設された強羅駅多目的トイレ

◆ 鋼索線設備更新工事

ケーブルカー（鋼索線）は1995年に現在の設備にリニューアルしましたが、その設備の老朽化対策として巻上設備（減速機）や車両を引き上げる索条（ワイヤロープ）の更新工事を10日間運休させながら実施し、保安度の維持に努めました。



(2) 教育・研修

当社では、輸送や皆様の安全に役立つようサービス介助士の資格取得や普通救命講習を実施しています。2010年度は17名がサービス介助士の資格を取得しました。このほか接客サービス研修などを実施しています。

(3) 異常時総合訓練

2010年11月に入生田検車区で本社・現業部門をあわせて60名が参加して異常時総合訓練を実施いたしました。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、より実践に近い形での情報連絡や係員の対応を含めた総合訓練を行なうこと、運転事故に関する規定の再確認、輸送障害発生時における長時間停車時の迅速・適切な旅客の避難誘導訓練及び通勤途上者・非常召集者の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。



同時に小田原市消防本部のご協力を得て救急救命訓練を行いました。この訓練結果を生かして今後も同種の訓練を継続して実施してまいります。この他、乗務員、指令員、駅係員を対象にプラレールを使用したロールプレイ形式の異常時訓練を実施して、参加者が全体の流れを把握できるようにしています。

また、毎年定期的に、運転事故や災害を想定した訓練を小田急電鉄と合同で実施しています。

(4) 安全のための投資と支出

安全の維持・向上のため、安全関連設備への投資や施設・車両の修繕を行っています。2010年度は、構造物改修工事や強羅駅改良工事の実施により、安全関連設備投資と修繕費の総額は約4億円となりました。

(5) 安全の日の制定

大正15(1926)年1月16日、小涌谷～宮ノ下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、事故現場近くの寺院および事故発生場所で社長以下の管理職が出席し、犠牲となった方の追悼を行ない、無事故の誓いを新たにしています。

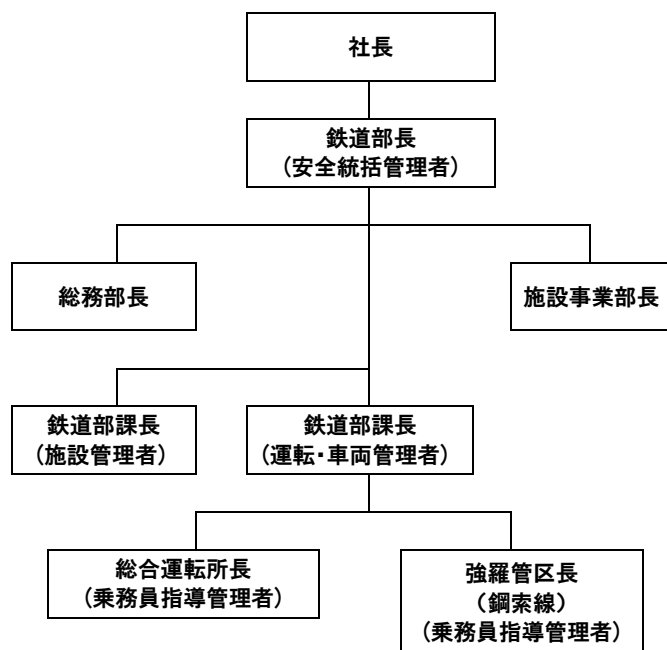


あわせて当日の午後は本社・現業の管理者およびグループ会社役員を対象に外部講師による安全マネジメント講演会を行なっています。

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。

2011年6月30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。

◆ 安全に関する会議

「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・課長等が出席して、事故の未然防止と再発防止を目的に前1ヶ月間に発生した事故原因の分析や再発防止対策の良否などに対する検討会を毎月1回開催しています。

「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なっています。



「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等で構成され、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検討を行なっています。

「ヒヤリ・ハット報告制度」

各職場で体験されたヒヤリ・ハット報告制度を導入し、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。報告された事例は、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。

「職場会議」

現業各職場単位で全ての現業員が参加して1～2ヶ月に一度実施します。情報の共有及び社内外の通知事項の徹底等を図るほか、危険予知訓練や異常時の運転取扱訓練を定期的実施しています。

◆ 安全マネジメント教育

現業職員が安全マネジメント体制について認識を深めるため、各種研修を行なっていますが、2009年度から東日本旅客鉄道株式会社様の総合研修センター（福島県白河市）見学会を実施しています。過去の事故を学ぶことで新たな事故の発生を防ぐ効果が期待される「事故の歴史展示館」見学や最新の機器を使用した安全マネジメント体験などが行なわれています。

6. 地元の皆さまとの連携

(1) 「小学生への安全啓発活動を実施しています」

「秋の交通安全運動」実施に際して沿線5つの小学校に対し、駅長2名が合計約1,000個の安全啓発グッズを配布しました。

当社線を通学で使用する児童が多いことから、乗車時の安全や踏切通行に対する啓発活動の一環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、風祭、入生田、箱根湯本、強羅、早雲山の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、子供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、医療関係者以外でも安全に使用出来る医療機器で、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、強羅、早雲山に設置するとともに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、当社現業従業員の9割以上が『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)

2011年(平成23年)7月発行