

2025

鉄道安全報告書



嵯峨野観光鉄道株式会社

鉄道安全報告書(2025 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34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・継続的なハード・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2年目である2024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。

しかしながら、冬期運休期間中の2025年1月には、車両の予防保全を目的に実施した臨時の台車枠探傷検査において、機関車の台車枠にき裂があるのを確認し、当該の台車枠につきましては2025年2月に交換をいたしました。インシデントとして重く受け止め、鉄道運転事故の防止に取り組んでまいります。

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。

2025年9月
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、不斷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。

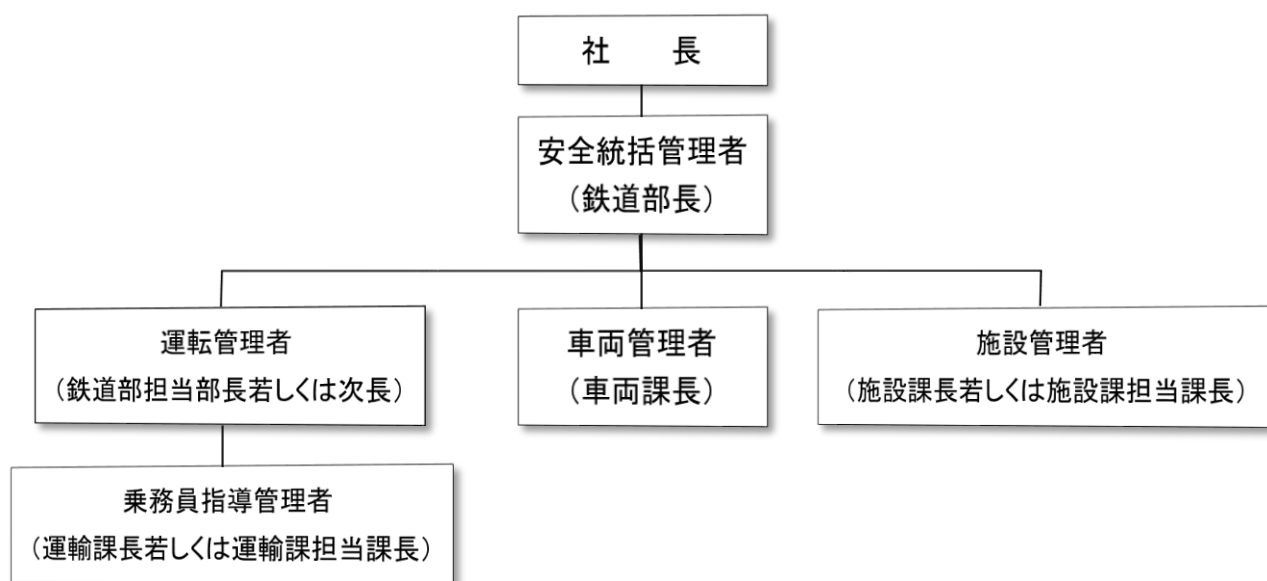


嵯峨野観光鉄道株式会社

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6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) 2024年5月28日(火)

早朝に停止基準の雨量を記録したため、運転開始前に沿線点検を行った。その際、2.1k付近で倒木を発見、処理に時間がかかることから、当日の始発列車である第113列車及び第114列車を運休としたが、今後も相当量の降雨が予測されるため、第115列車以降の全列車を運転休止とした。(運休14本)

(2) 2024年11月2日(土)

1時間雨量が30mmに達したため、第120列車をトロッコ亀岡駅で抑止した。その後、雨が小康状態となり規制値を下回ったため線路点検を実施。異常なしを確認し第126列車から運転を再開した。(運休6本)

3. インシデント(事故の予兆)

鉄道運転事故が発生するおそれがあると認められるインシデントが1件発生しました。

発生日	発生箇所	発生事象	概況	対策
2025年 1月15日(水)	後藤総合 車両所	機関車の台 車枠にき裂	臨時検査に伴う台車の探 傷検査において、き裂を確 認しました	台車枠の交換

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

1. ハード対策

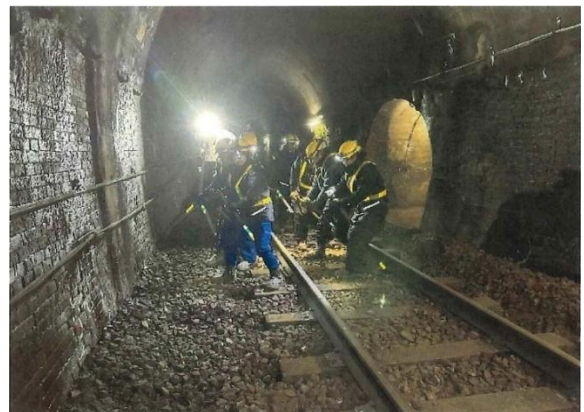
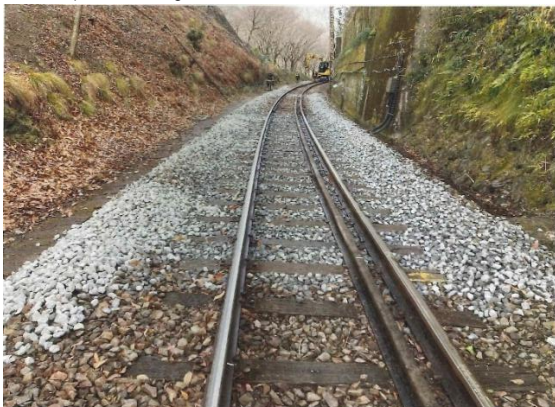
(1) 施設関係

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 落石止堰堤新設

・線路内への落石を防止するために堰堤を新設しました。



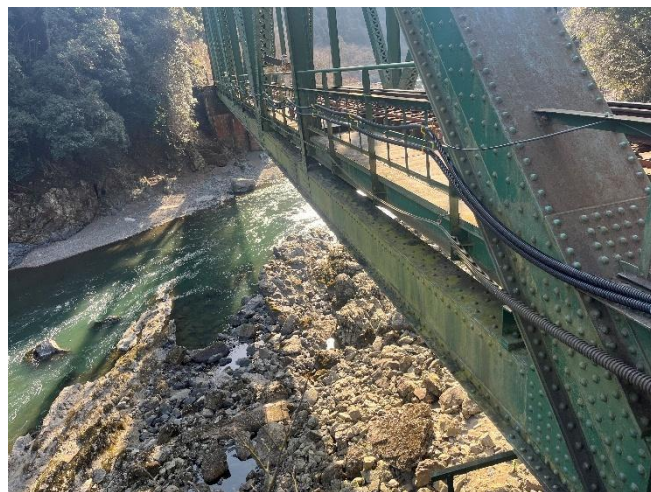
③ 樹木伐採

・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) 電気関係

電気ケーブル改修工事



2. ソフト対策

(1) 訓練の実施

○テロ対応訓練(2024 年 6 月 26 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い出し、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）

が継続できる体制であると言える状態

【2027 状態目標】

1. 組織で安全を確保する仕組みの充実

- 嵯峨野観光鉄道のリスクが明示され対策が策定されている状態
- 残留リスクに対してソフト対策やルールを検討が行われ、それらが確実に実施されている状態
- リスクアセスメント委員会鉄道部分科の活性化により、安全性向上・課題解決の場となっている状態
- チームの心理的安全性が確保され、報告や意見表明が活発に行われている状態
- 社員の育成（体制の確保、充実）

2. 一人ひとりの安全考働の実践

- 必要な技術力とHFの理解、チームや系統間の議論など社内のコミュニケーションを通じ、社員が安全に向けた考働を自ら実践している状態
- 異常時の対応能力向上を目指し、車両応急処置能力向上及びお客様救護の安全かつ迅速化に向け、いつでも対応可能な体制が構築されている状態

3. 安全設備投資、修繕費投入

- 老朽設備更新や自然災害対策に向けた線路や土木構造物、斜面等の地上設備に必要な設備投資、修繕費を投入するための計画が策定され、実施されている状態
- お客様に喜ばれ、社員の意見も反映された新型車両が導入され当社ブランドが向上している状態

【2024 年度の振り返りと課題】

＜リスク管理＞

○列車の安全

- 機関車台車枠き裂の発見
- 斜面防災（落石・倒木）について、計画的なハード対策（JR との協議を含む）を行いつつ、並行してソフト対策を継続実施していく
- 南海トラフ地震臨時情報（巨大地震注意）発信など折に触れて既存対応手続きの確認、見直しを実施する
- ホーム安全確保について、当社体力に合わせて部外能力活用などで対応する
- 脱線、火災等のリスクに対しては、教育等ソフト対策の継続実施を監視する

○労働災害

- 死亡等に至る可能性のある労働災害の発生はなかった
- 軌道管理時等の触車、斜面防災・倒木対策時の墜落事故を重点リスクとして監視していく
- ヒューマンファクター（ヒューマンエラーとレジリエンスの両面性）の理解に基づいたルール等の見直しを行う
- 日常の業務の中における課題、改善点を見い出し、皆で考え、自ら変えていく営みを継続することが重要

＜安全マネジメント＞

- 安全方針や安全重点施策に対する監査やマネジメントレビュー等による PDCA（継続的改善）の実施の重要性を強く認識
- 「経営管理部門」と「現業実施部門」の密接な連携、コミュニケーションの充実
- 当社重大リスク管理表及び日々の業務の中の気がかり事象等のリスクに対し対策の検討及び実施を継続
- JR 本体や社会（他社等）とのつながりによる’気づき’の積極的取込み

【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～

1. 組織で安全を確保する仕組みの充実【仕組み】

(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部分科の充実

- ア 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
- イ 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
- ウ 施策リスクアセスメントの実施

② ヒヤリ・ハット、安全報告の掘り起こし

- ア 社員からの迅速かつ正しい報告
- イ 管理側による迅速かつ正しい対応
- ウ 事象に対する適切な情報収集と分析
- エ 乗務員等、社員主体で議論

(2) 心理的に安全なチーム作り

- ア 誰もが自分の思いや失敗を率直に発言し、互いに知恵を出し、挑戦し続けることができるチーム作り
- イ 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財育成

(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

- ア RA 委員会鉄道部分科やCS 委員会での現場、お客様の声におけるリスク、課題共有・解決
- イ ホーム上の安全性向上

2. 一人ひとりの安全考動の実践【ソフト】

(1) 一人ひとりの安全考動

① 安全最優先の風土

- ア 「迷わず列車を止める、作業を止める」の実践
- イ 安全確保のための具体的な行動に対する表彰の積極的な実施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

- ア 基礎教育を踏まえたヒューマンファクターの日々の業務への活用、実践
- イ 安全推進会議におけるディスカッション

③ 「5つの価値観」に基づく安全考動

④ J Rとの技術交流

- ア 技術支援（保線・土木・建築・電気）
- イ 検査立会（車両）

(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

- ア 基本動作・ルールへの遵守
- イ 施設部門と乗務員による落石および倒木要注意箇所の共有及び運転士視線分析システムの活用（落石等衝撃防止対策）
- ウ 適切な運転規制（降雨等）および警備（レール張出等）の実施
- エ 適切な冬期作業体制の検討

② 異常時対応能力向上

- ア 警察消防等との連携訓練
- イ シンク&アクト訓練
- ウ 個々の弱点分析に基づくシミュレータ訓練（乗務員）

3. 安全への設備投資・修繕費投入【ハード】

(1) 設備老朽化・リスク対策

① 落石・倒木対策

- ア 中長期計画に基づく落石等ハード対策推進（J R連携）
- イ 社外有識者およびJ Rと連携による斜面防災計画策定の継続
- ウ 対策完了までソフト対策（25km/h 徐行）の継続

② 老朽設備の適切な更新および強化の推進

- ア 乗務員無線の最適な更新方法の検討
- イ 軌道強化（1/3 P Cマクラギ化推進等）の推進
- ウ 計画に基づく土木構造物の適切な整備の推進
- エ 使用性を考慮した駅設備の整備（駅社員と連携）

(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

- ア 乗務員等との連携による予兆管理と早期対応
- イ J R近統・梅小路運転区との連携

② 車両更新計画の推進

- ア J Rとの連携協力体制継続
- イ 車両新製、設備更新管理
- ウ ブランドイメージ構築の推進及び新製車両への反映
- エ 着実な地上設備工事の施工とJ Rと連携した協定工事（信号関係工事）の推進

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します。また、自撮棒を使用で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。お子様を抱えていただき、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/