

安全報告書

2024年度版



井原鉄道株式会社

—利用者はじめ地元の皆様へ—

平素から井原鉄道をご利用いただきますとともに、格別のご理解とご支援を賜り誠にありがとうございます。

弊社は、安全最優先の方針の下、安全管理体制を構築し、法令の遵守とともに安全・安定輸送に努めております。平成11年1月の開業から26年が経過しましたが、これまで公共交通機関としての役割を担うことができましたことは、地域の皆様のご支援とご理解をいただいたおかげであり、厚くお礼を申し上げます。

この報告書は、鉄道事業法に基づき、輸送の安全確保のための取組み実績をとりまとめ、安全の実情について自ら振り返るとともに広くご理解をいただくために公表するものです。今後とも更なる安全・安定輸送を心がけるため、皆様からのお声を輸送の安全に役立てたいと考えておりますので、是非とも率直なご意見をいただければ幸いです。

2025年 5月

井原鉄道株式会社

代表取締役社長 榎 尾 俊 之

1. 安全の基本方針と安全到達目標

(1) 安全の基本方針

当社における安全の確保に関する基本的な方針は、「安全管理規程」で次のように定め、全社員に周知・徹底しました。

安全綱領

- ① 安全の確保は、輸送の生命である。
- ② 規程の遵守は、安全の基礎である。
- ③ 執務の厳正は、安全の要件である。

安全に係る行動規範

- ① 一致協力して輸送の安全の確保に努める。
- ② 輸送の安全に関する法令及び関連する規程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。
- ③ 常に輸送の安全に関する状況を理解するように努める。
- ④ 職務の実施にあたり、推測に頼らず確認の励行に努め、疑義のあるときは最も安全と思われる取扱いをする。
- ⑤ 事故・災害等が発生したときは、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。
- ⑥ 情報は漏れなく迅速、正確に伝え、透明性を確保する。
- ⑦ 常に問題意識を持ち、必要な変革に果敢に挑戦する。

(2) 安全到達目標

安全方針を受け、当該年度の安全到達目標を定め、その達成に向けて全社一丸となって取り組みました。

【安全到達目標】

安全の確保を第一に考え、4つの「ゼロ」を達成する。

死傷事故	「ゼロ」
有責事故	「ゼロ」
注意事象	「ゼロ」
労働災害事故	「ゼロ」

【行動目標】

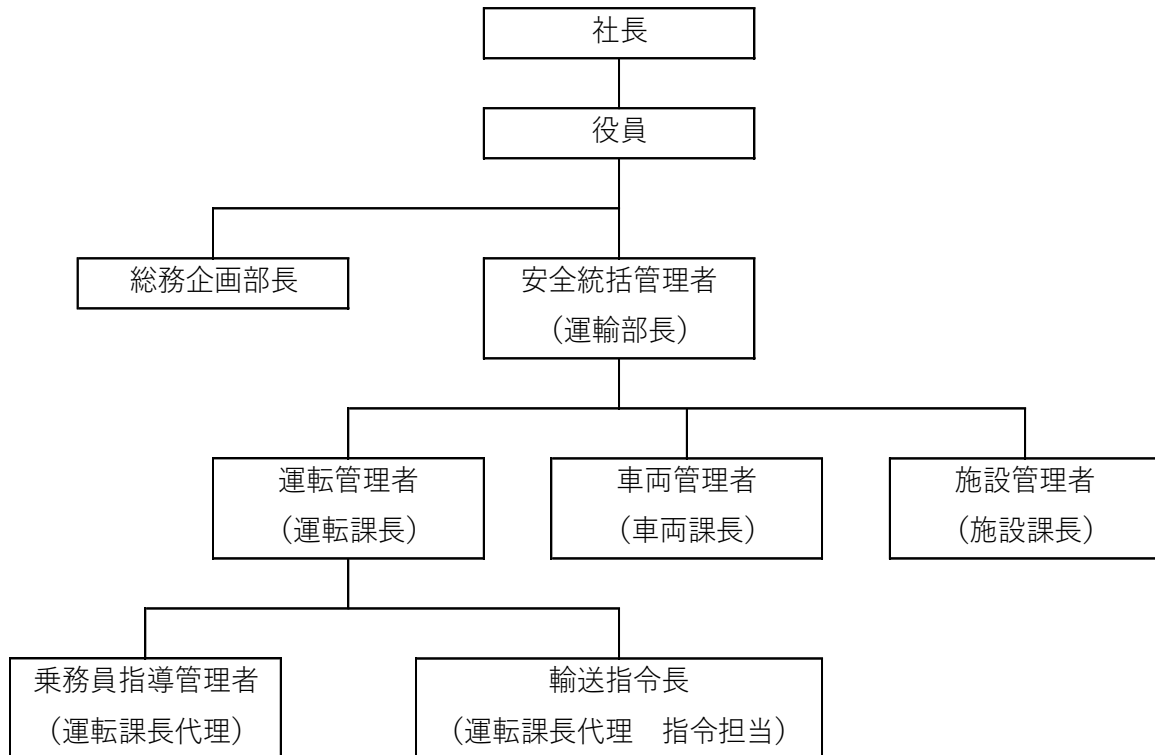
一人ひとりが、法令及び規程を深く理解し、主体的に遵守する。

一人ひとりが、相手の立場に立ったコミュニケーションと確認動作により、役割と責任を果たす。

2. 安全管理体制

安全の確保に関する体制は、社長を最高責任者として構築し、安全統括管理者をはじめとする各管理者の役割と権限を定めています。

(1) 安全管理体制図



(2) 各管理者の役割

管理者	役割
社長	輸送の安全確保に関する最終的な責任を負う。
安全統括管理者 (運輸部長)	輸送の安全の確保に関する業務を統括する。
運転管理者 (運転課長)	安全統括管理者の指揮の下、運転に関する事項を統括する。
乗務員指導管理者 (運転課長代理)	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。
車両管理者 (車両課長)	安全統括管理者の指揮の下、車両に関する事項を統括する。
施設管理者 (施設課長)	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。
総務企画部長	輸送の安全の確保に必要な設備投資、人事、財務に関する事項を統括する。

3. 安全に関する会議

社長をトップとした安全に関する会議などにおいて、さまざまな取組みを審議するほか、それらの確実な実施に向けて継続的に改善を図りました。

会議	内容・出席者など
マネジメントレビュー 会議 (3月)	安全に関する重点方針の設定、基本的な取組み事項の報告等 社長、安全統括管理者
役員連絡調整会議 (四半期に一回)	安全に関する方針に沿った取組み事項の報告等 取締役、監査役、社長、安全統括管理者、各部門長
安全推進会議 (11月、3月)	運転事故及び労働災害の防止や安全監査などに関する事項の審議、効果的な対策の立案等 安全統括管理者、各部門長

4. 安全に関する監査

毎年度、輸送の安全を確保するための取組みが規程・手順に適性に適合しているか、また安全管理体制が適切に運営され有効に機能しているかを確認し必要により見直しを実施するため内部監査を実施しており、本年度は運輸部車両課の内部監査を実施（2月5日）しました。

5. 『運輸安全マネジメント評価』の受検（8月27日～29日）

鉄道事業法第56条の規定に基づいて『運輸安全マネジメント評価』を受検しました。これは国土交通省が、事業者の安全管理体制が適切に維持・改善され、それがシステムとして有効に機能しているかについて、「運輸事業者における安全管理の進め方に関するガイドライン」を指針として、安全管理の取組みに関し、評価・助言・期待を行うものです。

多くの点について評価をいただきましたが、助言・期待事項もご提示いただきました。速やかに継続的な改善と不断の取組みに努めてまいります。

6. 事故等発生（再発及び未然）防止に向けた取組み

○ 事故等検証委員会の設置

事故や事故のおそれのある事態・災害が発生した場合、再発防止や被害の拡大防止を目的とし、直ちに課長以上の職を構成員として事故等検証委員会を設置し、発生事象に関する検証を行うとともに、安全を評価する多面的な審議と効果的な対策の立案等、全体の安全意識と問題意識を高めていくこととしています。

○ 「安全・気になる情報」の収集と活用

全社員を対象として、ヒヤリ・ハットや「事故等が起こるかもしれない」気になる情報を掘り起こすため、各現場に「安全・気になる情報」投函箱を設置し、その情報を活用し、事故の未然防止、社内の情報共有及び安全意識の向上を図っています。

7. 2024年度 鉄道運転事故及び輸送障害の発生状況

2024年度の発生状況は以下のとおりです。

(1) 鉄道運転事故（列車衝突、列車火災、列車脱線、踏切障害事故など）

ありませんでした。

(2) インシデント（鉄道運転事故が発生する恐れがあると認められる事態）

ありませんでした。

(3) 輸送障害（旅客列車に30分以上の遅延や運休、ただしJR線区の影響による遅延は除く）

○ 自然災害による障害

発生月日	原因	概況	運休（部分運休含む）
5月28日	大雨 神辺駅設置の雨量計が規制値に達した	—	12本
7月10日	大雨 車庫内及び神辺駅設置の雨量計が規制値に達した	—	2本
7月11日	大雨 7月10日に引続き	—	32本
8月30日	台風10号接近による	計画運休	27本
8月31日	台風10号接近による	計画運休	25本
11月2日	大雨 台風21号から変わった温帯低気圧の影響による	—	51本

○ その他障害

発生月日	原因	対策	運休（部分運休含む）
7月13日	子守唄の里高屋～御領駅間において沿線火災が発生	—	3本
10月19日	吉備真備公園トンネル出口において列車が倒木に接触	トンネル出入口上部の枯松、その他樹木を伐採した。	3本

(4) 行政指導

ありませんでした。

8. 社員の訓練・教育等

事故及び災害や事件発生時等、異常時における旅客の安全確保と復旧への迅速な対応能力の向上を図るため、訓練等を実施しました。

(1) 井原地区消防組合・深安消防署及び福山北警察署との合同訓練（12月10日）

列車が御領駅に到着後、運転士は車内で不審者が刃物を所持し暴れており負傷者が出ているのを認めたため、お客様に車外への避難を促すとともに指令所へ連絡するという想定で、お客様避難救護及び現場処置合同訓練を実施しました。

9回目（毎年実施）の合同訓練となり、昨年度に引き続き地元だけでなく沿線の他の消防・警察機関とも連携する訓練内容としました。訓練後は、消防・警察の方々からの意見を参考にして改善に努め、今後も想定を変えながら訓練を継続し、あらゆる場面で情報連携と共同作業による安全を最優先とした判断や行動ができるよう、対応力の強化を図ります。



(2) J R西日本中国統括本部 倉敷管理駅との異常時対応合同訓練（9月27日）

異常時に連携を図り迅速な安全・安定輸送を確保するため、以下の内容で合同訓練を行いました。

- ・ 列車が清音駅へ入駅の際に、場内信号機の故障により手信号代用器による入駅作業を行う。
- ・ 列車が総社駅へ入駅の際に、ホーム上で倒れたお客様と接触したため人身事故対応を行う。

(3) 保守用車の救援訓練（3月26日）

線路の工事や保守作業に使用する保守用車（軌道モーターカー）が、線路閉鎖区間内で故障により走行不能に陥った場合の救援について、取扱い及び手順を確認することを目的として、営業列車の運行終了後に夜間救援訓練を実施しました。（保守用車の救援訓練は2回目となり、今回はバラスト[碎石]運搬散布車を連結した状態での救援としました。）



(4) 社員の教育

全社員を対象に運輸安全マネジメント教育を実施し、安全性を向上するためにどのようにきちんと運営していくのか安全重点施策を中心に浸透を図りました。

また、運転士、駅係員、指令、車両、施設、電気の各係員の教育訓練を職種毎に実施しました。安全を確保するためには、社員一人ひとりがルールや基本動作について理解・納得して業務に就くことが重要であり、規程はもとより事故事例の研究、異常時の取扱いや現車・現場訓練等、知識と技術の向上に努めました。

9. 安全の確保のための設備投資、維持・修繕

中期経営計画に基づき計画的に線路・電路・車両設備への投資・修繕を行い、安全運行の確保に努めました。

(1) 車両関係

①車両の検査・点検整備の実施

- ・列車検査 3～4両/日
- ・月検査 48両/年
- ・重要部検査 3両/年
- ・全般検査 2024年度はなし

②車輪削正の実施

4軸/両×3両

※ 走行による車輪の摩耗や踏面の損傷等を修正し、不快な音や振動を防ぎ、安全・快適な走行を維持します。

③設備投資（全12両）

- ・車両体質改善工事（車輪・空気バネ交換、ワンマン機器更新、客室座席シート貼替え等）

【車両の検査・管理】

車両の安全を保つため、実施基準に基づき東江原車庫内にて定期的な検査を実施しています。

○列車検査

96時間を超えない期間ごとに、運転に必要不可欠な台車やブレーキ等、主要部分について行う検査です。対象機器類の状態・動作確認や必要に応じて消耗部品の取替えを行います。

○月検査

90日を超えない期間ごとに、制御装置等の機器の状態・動作確認だけでなく、内部の状況を点検し、試験装置を用いたより詳細な試験を行います。必要に応じて手入れ品や部品を取替えます。



○重要部検査

4年又は走行距離が50万キロを超えない期間のいずれか短い期間ごとに、動力発生装置、走行装置、ブレーキ装置、その他の重要な装置を車体から取り外し、分解・検査・整備を行います。

○全般検査

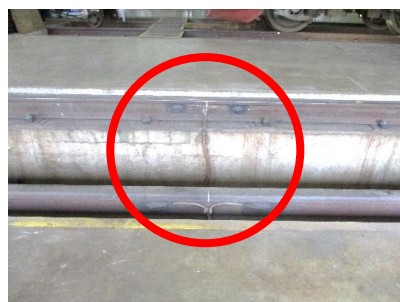
8年を超えない期間ごとに、車両の主要部分や全ての機器類を車体から取り外し、全般にわたり細部まで検査を行います。

輪重測定

脱線防止のため、東江原車庫内に輪重測定装置を設置し、重要部・全般検査後や車輪削正後には左右の車輪に係る重量バランス（輪重比）を測定・管理しています。



ひずみゲージ設置箇所



ひずみゲージ

※ 車輪がレール上を通過する際に発生するレールたわみ量を両レール側面に取り付けたセンサー（ひずみゲージ）により測定、パソコン解析し、両輪の重量バランスを管理します。

輪軸の安全性について

令和6年9月12日に国土交通省から発出された通達「鉄道車両における輪軸の緊急点検について」に基づいて、輪軸組立作業（圧入作業）における輪軸の安全性の確認の方法と記録の仕組みについて至急確認を行いました。

弊社では輪軸組立作業は開業から現在まで外部委託しており、社内規程には圧入力値について規定しておらず、委託業者が行う圧入力時の圧力の波形の確認と組立後に行う超音波探傷検査の結果によって安全を確認していたところであります。

今後は、「鉄道車両の輪軸の安全性に関する報告書」の内容を踏まえ、委託業者が行う作業であっても弊社規程に JIS に基づいた圧入力値について規定することとし、法令及び規程を遵守するとともに委託業者と協力をして鉄道輸送の安全確保に努めてまいります。

（2）施設関係

① 三谷～矢掛駅間 高架橋高欄改良工事の実施



（施工前）



（施工後）

② 軌道整備

③ マクラギ交換

- ④ 踏切軌道回路送受信機（早雲の里荏原駅付近） 更新
- ⑤ 電気転てつ機（車庫内） 更新
- ⑥ 自動案内放送機器（いずえ駅）

【施設の検査・管理】

○高架橋等やトンネルの検査

経年劣化による変状を調査するため、高架橋等やトンネルは目視による検査を実施し、異常の可能性がある判断された箇所は、梯子や高所作業車を用いて近接目視検査やハンマーによる打音検査により異常の有無を確認しています。



○軌道検測装置による検査

線路上を列車が走行することによりゆがみ（軌道狂い）が生じるため、全線を軌道検測装置により5つの項目（軌間、水準、高低、通り、平面性）を測定しています。測定値は、安全な軌道維持のため整備計画に活用しています。



軌道検測装置

○レール探傷器による検査

レールに発生した傷によるレール折損を防止するため、探傷器によりレール内外や継目部分の傷の有無を確認し、安定維持に努めています。



レール探傷器による作業

○踏切保安装置の定期検査

踏切保安装置の定期検査では、電圧の測定、警報機・遮断機の動作確認やそれらの時間測定と障害物検知装置等の点検を行い、安定維持に努めています。



10. 災害によるリスクを考慮した安全対策

○緊急自動車及び緊急通行車両と災害時優先電話の配備

事故や災害発生時等に迅速な応急・復旧作業を行うため、車両基地内に「緊急自動車」を1台配備しています。また、大規模災害発生時に国道等が緊急交通路に指定された場合であっても通行できるよう、社用車8台をあらかじめ「緊急通行車両」として公安委員会へ申請し確認されています。災害時の社員間の連絡には「災害時優先電話」を配備し連絡体制強化を図っています。



○暴風雨への対応

暴風雨の際には沿線に設置した雨量計や風速計などのデータ及び気象庁の気象情報をもとに、各列車に徐行や運転停止などの運転に関する指示を指令室から行い運行の安全を確保します。

○台風（強風、豪雨）対策

予め長時間にわたる降雨や暴風が予想される台風接近時は、お客様の安全確保を最優先する観点のもと、鉄道施設への被害や列車の徐行によるタイヤの乱れや長時間にわたる駅間停車など、広範囲で大きな社会的混乱が想定される際に、十分に前広なお知らせをした上で、列車の全面運転休止等を行う『計画運休』を実施する場合があります。

○浸水対策

近年の激甚化する災害を踏まえ、施設能力を上回る事象が発生する前提の下、大規模災害（台風、豪雨による）により東江原車庫近傍に浸水被害が想定され、必要と判断される場合には、列車運行に不可欠な車両基地および車両の浸水被害を回避するため、『車両避難』などの浸水対策を講じます。

○地震対策

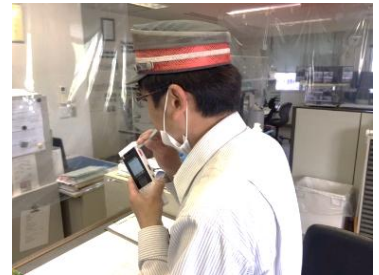
気象庁から緊急地震速報が発信され、当社沿線で大きな揺れが予想される場合には、自動的に無線で列車の乗務員に緊急停止を指示する仕組みとなっており、列車への被害を最小にとどめます。

また、今後発生が予想される南海トラフ巨大地震を対象にして、各自治体の地域防災計画において位置付けられた緊急輸送道路と交差又は隣接して並走する区間で橋りょう（高架橋柱、橋脚、桁）の耐震補強について、令和元年度と3年度に耐震照査・設計を行い、補強が必要な高架橋柱268本と橋脚15本の工事を5年度から5カ年計画で開始し、各橋柱を四方から補強鋼板で覆い耐震性能を向上させる等、安全対策の取組みを進めています。



1 1. 運転士等の資質管理

運転士等、列車の運行に関わる係員は、乗務（就業）前に監督者との対面による出勤点呼において、健康状態とともにアルコールチェッカーを使用し、酒気を帯びていないことを確認しています。



1 2. 安全総点検及び安全運動の取組み

年末年始及び夏期の多客輸送期間中は、安全確保・事故防止の徹底と社員の意識の高揚を図るため安全総点検及び事故防止運動を実施しました。

《2024年度 実施期間》

① ゴールデンウィーク事故防止運動

4月27日～5月 6日

② 夏期事故防止運動

8月10日～8月18日

③ 年末年始輸送安全総点検

12月10日～1月10日

④ 全国交通安全運動の取組み

4月 6日～4月15日、9月21日～9月30日



経営トップによる現場巡視

1 3. 踏切事故防止の取組み

春と秋の交通安全運動（4月6日～15日、9月21日～30日）、踏切事故防止キャンペーン（11月1日～10日）期間中、地域の方々に、踏切を横断する際は事故を防止する意識を高揚していただくようお願いしました。

昨年度に引き続き、井原線とJR西日本福塩線が並行する神辺駅近傍の二つの踏切において、両社だけでなく地元警察署と自治体及び地域の皆様と連携し、踏切道を通行する歩行者及び自動車の運転手等に対し、安全意識の高揚を図り、安全で円滑な踏切道の通行を確保することを目的として、事故防止啓発活動を実施しました。



1 4. 駅ホームにおける安全性向上の取組み

駅ホームからの転落等を防止するために、放送・掲示によるお客様へ注意の呼びかけ、駅係員や運転士等による乗車・降車の誘導案内等を中心に取り組みました。

- 運行監視用カメラを活用して駅ホームの安全確認を行い、混雑時等必要な場合は、駅放送により「できるだけ線路から離れた歩行（黄色い点字ブロックの内側）」や、「歩きながらのスマートフォンや携帯電話の使用を控えていただく」等、お客様への注意を呼びかけました。



運行監視用カメラ

- 吉備真備駅上りホーム端部にC Pラインの設置

学生のお客様の乗降が多い吉備真備駅上りホーム端部をオレンジで塗装し、視認性の向上を図っています。



- 視覚障害のある方が、ホームから線路へ転落することを防ぐため、駅係員や運転士等が声かけを行うように努めるとともに、関係各所と連絡を取り合って、安全に乗車・降車できるような対応しました。

- 井原駅ホームに併設する通路踏切の改良

社員から「井原駅ホーム横の通路踏切の遮断桿が外側に押せない仕組みとなっており、万が一お客様が踏切内に閉じ込められた場合に外へ出ることができない」との『安全・気になる情報』を受け社員間で議論し検討しました。どちらの遮断桿にも屈折ユニットを取り付けることで閉じ込められた場合でも外側へ押して出られるように改良するとともに啓発表示を行い安全性の向上に努めました。



1 5. お客様、地域社会（沿線）の皆様へのお願い

○踏切を横断する際のお願い

踏切を横断する際には、必ず一旦停止をして左右（列車が来ないこと）および前方（踏切向こうの滞留状況）の確認をお願いします。

万が一、踏切内で動けなくなった場合や踏切の異常を発見された場合は、近くの「非常ボタン」を押してください。



○線路内及び敷地内への立入禁止のお願い

列車はすぐに止まることができません。絶対に線路内及び敷地内に立入らないでください。

○駅通路、ホームを歩かれる際のお願い

ホーム縁端部の歩行及び歩きながらのスマートフォンや携帯電話のご使用は、ホームからの転落、列車と接触やお客様同士の衝突の恐れがあり、大変危険ですでお控えください。

○線路内に物を落とされた際のお願い

線路内に物を落とされた際は、駅係員又は運転士にお知らせください。ホームから線路内に下りられることは大変危険ですでお止めください。

○列車内でのお願い

列車内にて緊急時の場合は、車内に設置されている「非常通報装置」のボタンを押して運転士にお知らせください。



○不審物・不審者を発見した際のお願い

駅や車内で不審物・不審者を発見した際は、駅係員又は運転士にお知らせください。

○駅構内や車内への危険物持込み禁止のお願い

火薬類や可燃物などの危険物、他のお客様にご迷惑や危害を及ぼす物は駅構内や車内への持ち込みをご遠慮ください。