

2025年 安全報告書



叡山電鉄株式会社

<目次>

| | |
|---------------------|----|
| 1. ごあいさつ | 4 |
| 2. 基本方針と安全目標 | 5 |
| (1) 基本方針 | |
| (2) 安全目標 | |
| 3. 事故等の発生状況 | 6 |
| (1) 鉄道運転事故 | |
| (2) 輸送障害 | |
| (3) 電気事故 | |
| (4) 災害 | |
| (5) インシデント | |
| (6) 行政指導等 | |
| 4. 輸送の安全を確保する取り組み | 9 |
| (1) 安全重点施策 | |
| (2) 安全教育 | |
| (3) ホームの安全性向上 | |
| (4) 安全性向上のための設備等の改善 | |
| (5) その他 | |
| 5. 安全管理体制 | 14 |
| 6. ご連絡先 | 15 |

1. ごあいさつ

平素は叡山電鉄をご利用いただき、まことにありがとうございます。

当社は行動規範として「お客さま第一主義で安全とサービスの向上に努め、信頼の輪を広げます。」を掲げ、社長以下全社員が一丸となって、安全輸送及びサービス改善に取り組んでおります。

本年4月には大阪・関西万博が開幕し、国内外から多くのお客さまが京都の地へもお越しになっています。そして、9月27日には、皆さまの温かいご支援のおかげをもちまして、当社は開業100周年を迎えることができました。心より厚く御礼申し上げます。

これからも叡山電車は、単なる移動手段にとどまらず、地域や社会の持続可能な発展に寄与する存在として、新たな価値を創出しながら進化を続けてまいります。そして、次の100年においても、「社会を動かす基盤」として人々の信頼に応え、皆さまに愛され、安心してご利用いただける鉄道でありたいと考えております。

また、2020年に発生した土砂災害による鞍馬線の部分運休から、5年が経過しました。近年は自然災害の脅威が一層増しており、森林整備や鉄道施設のさらなる充実に加え、南海トラフ地震を想定した訓練の実施などを通じて、防災・減災への備えを着実に進めております。

さらに、2024年度には山端変電所の第一期設備更新を実施するとともに、軌道のPCまくら木化や道床硬質構造化を推進するなど、老朽化が進む施設や車両の更新・改修にも継続的に取り組んでまいりました。今後も、いっそうの安全確保に努めてまいりますので、ご理解とご協力を賜りますようお願い申し上げます。

本報告書は、鉄道事業法第19条の4に基づき、輸送の安全確保に向けた取り組みや現状について自ら振り返るとともに、広く皆さまにご理解いただくために公表するものです。安全への取り組みに終わりはありません。お気づきの点などがございましたら、ぜひご意見をお寄せいただければ幸いです。

叡山電鉄株式会社

取締役社長 豊田秀明

2. 基本方針と安全目標

(1) 基本方針

当社は、安全に対する基本方針を定め、社長以下従業員全員に周知・徹底しております。

《安全基本方針》

- ① 安全最優先の原則のもと、常に輸送の安全確保に努め、安全適切な処置をとります。
- ② 輸送の安全に関する法令及び関連する規程類を遵守し、厳正、忠実に職務を遂行します。
- ③ 安全管理体制を適正に運用するとともに継続的な改善を図ります。

《災害への対応方針》

- ① 人命最優先：お客さま・社員の安全の確保を最優先します。
- ② 資産確保：事業活動に必要な資産の確保を図ります。
- ③ 社外連携と情報発信：行政・関係先等との協力・連携、お客さまへの適切な情報発信に努めます。
- ④ 早期運転再開：可能な限り旅客輸送サービスの提供を継続し、被災区間の早期の復旧を果たします。

(2) 安全目標

当社は従来から「有責運転事故ゼロ」を安全目標の一つとして掲げ、2004年10月以降、有責運転事故ゼロを継続してまいりました。2023年度からは3つのゼロを目標に掲げて、輸送安全に関して真摯に向き合い全力で取り組んでいます。

2024年度安全目標（結果）

- | | |
|--------------------|------------|
| ① 有責運転事故の発生ゼロ | → 達成 |
| ② インシデントの発生ゼロ | → 達成 |
| ③ 社内原因による輸送障害の発生ゼロ | → 未達成（※2件） |

※2024年9月2日（月）発生 二軒茶屋～市原駅間での軌道回路故障

※2025年2月8日（土）発生 二軒茶屋駅での転てつ装置転換不良

2025 年度安全目標

- ① 有責運転事故の発生ゼロ
- ② インシデントの発生ゼロ
- ③ ヒューマンエラーによる輸送障害の発生ゼロ

3. 事故等の発生状況

(1) 鉄道運転事故

鉄道運転事故は下の7種類に分類されます。

2024 年度において、鉄道運転事故は発生していません。

◆鉄道運転事故の分類

| 種類 | 内容 |
|----------|--|
| 列車衝突事故 | 列車が他の列車または車両と衝突し、または接触した事故 |
| 列車脱線事故 | 列車が脱線した事故 |
| 列車火災事故 | 列車に火災が生じた事故 |
| 踏切障害事故 | 踏切道において、列車または車両が道路を通行する人または車両などと衝突し、または接触した事故 |
| 道路障害事故 | 踏切道以外の道路において、列車または車両が道路を通行する人または車両などと衝突し、または接触した事故 |
| 鉄道人身障害事故 | 列車または車両の運転により人の死傷を生じた事故 (上記の事故に伴うものを除く) |
| 鉄道物損事故 | 列車または車両の運転により500万円以上の物損を生じた事故 (上記の事故に伴うものを除く) |

(2) 輸送障害 (30 分以上の遅延や運休)

2024 年度は、輸送障害が 7 件発生しました。

ご利用のお客さまにはご迷惑をおかけしましたこととお詫び申し上げます。

①2024 年 6 月 18 日 (火) 獣害による列車支障

22 時 54 分に鞍馬行き列車が、貴船口駅～鞍馬駅間にて鹿と接触。前部車両の元空気タンクの排水コック折損によるエア漏れを確認し、当該列車を運休とした。仕立てた救援列車を支障列車と併結して車庫収容した。

【影響】部分運休 2 本

②2024 年 7 月 24 日 (水) 大雨

15 時 15 分に雨量計の時間雨量が規制値を超過したため、市原駅～鞍馬駅間を運休とした。その後小降りとなり、15 時 49 分から運転を再開した。

【影響】部分運休 4 本

③2024 年 7 月 24 日 (水) 雷害による信号装置故障

17 時 42 分に落雷があり、八瀬比叡山口駅構内の軌道回路が落下したため、宝ヶ池駅～八瀬比叡山口駅間を運休とした。雷害による当該区間の軌道補助リレー動作不良と判明し、部品交換による機器復旧を行い、18 時 42 分より運転を再開した。

【影響】部分運休 8 本

④2024 年 8 月 24 日 (土) 大雨

18 時 39 分に雨量計の時間雨量が規制値を超過したため、市原駅～鞍馬駅間を運休とした。さらに雨脚が強まり、二軒茶屋駅～市原駅間を運休区間に加えた。

その後小降りとなり、20 時 01 分から二軒茶屋駅～鞍馬駅間の運転を再開した。

【影響】部分運休 8 本

⑤2024 年 9 月 2 日 (月) 軌道回路故障

17 時 32 分に二軒茶屋駅～市原駅間の軌道回路が不正落下したため、同区間を運休とした。原因究明に時間を要し、当日は最終列車まで同区間の運休を継続した。

調査によって軌道回路を構成する位相調整器不良と特定できたため、修理調整作業を行い、翌日始発より平常運転とした。

【影響】 部分運休 46 本

《再発防止策》 不良位相調整器の撤去後、軌道回路受電圧及び位相調整の実施

⑥2025 年 2 月 1 日（土）踏切道内自動車立ち往生

23 時 41 分 鞍馬線宝ヶ池 2 号踏切道にて自動車が遮断機と接触する自損事故が発生した。自動車運転士からの架電及び駅監視カメラでの確認により、運転指令から付近の列車に特殊信号発光機の点滅を予め知らせた。運転再開に時間を要する見込みのため、列車の乗客避難を実施した。警察が応援に駆け付け、レッカー車による当該自動車撤去後、付近で運転抑止していた列車の運転を 25 時 34 分から順次再開させた。

【影響】 遅延列車 3 本

⑦2025 年 2 月 8 日（土）転てつ装置転換不良

明け方からの降積雪により、8 時 20 分に二軒茶屋駅構内にて電気転てつ機の転換不良が発生したため、出町柳駅～鞍馬駅間で出発抑止を行った。現地確認により融雪器不動作に伴う先端軌条の着氷が原因と判明した。順次抑止した列車を出発させつつ、転てつ装置の復旧措置後、9 時 45 分より全線運転を再開した。

【影響】 部分運休 12 本

《再発防止策》 融雪器の電源ブレーカーの経年管理

（3）電気事故（感電死傷、電気火災、供給支障事故等）

2024 年度において、電気事故は発生していません。

（4）災害（地震、暴風雨、豪雪等による被害）

2024 年度において、災害による鉄道施設または車両への被害は発生していません。

（5）インシデント（事故の兆候）

2024 年度において、インシデントは発生していません。

（6）行政指導等

2024 年度において、国土交通省からの行政指導等は、ありませんでした。

4. 輸送の安全を確保する取り組み

(1) 安全重点施策

2024年度の安全重点施策を次のように定め、取り組んでまいりました。

1. 安全管理体制の確立

- ① 鉄道従事員として、職責の自覚と確実な業務の実施
- ② 安全を支える人材の育成及び知識・技能の着実な継承
- ③ 自然災害等の異常時への備え及び対応力の強化
- ④ ヒヤリハット・事故の芽情報の活用推進

2. 安全関連投資の実施

- ① PCまくらぎ化・道床硬質構造化（元田中～茶山・京都芸術大学駅間）
- ② 山端受電変電所 第一期設備更新
- ③ 724号車車両改修
- ④ 防災対策（二軒茶屋駅～市原駅間 法面防災計画調査）

(2) 安全教育

お客さまの安全を確保するため、全社員を対象に各種教育訓練、業務研修会等の教育を行っております。2024年度に実施した主な教育・訓練は以下の通りです。

- ① 2024年6月23～25日 委託工事責任者等係員に対する教育
協力会社の工事責任者等に対する安全教育を行いました。



- ② 2024年12月18日 鉄道テロ対応訓練（下鴨警察署・左京消防署との合同開催）
走行中の列車内にて凶器を持つ不審者が暴れ、負傷者が発生した想定により、警察との合同訓練を行いました。お客さまの避難誘導及び不審者対応等を確認し、あわせて護身術指導も受けました。また、消防とは、連携した乗客救助を実践確認し、初動対応の指導も受けました。



警察との合同車内実地訓練



情報連携の様子



護身術指導



消防と連携した乗客救助実地訓練

③ 2025年3月14日 総合事故復旧訓練

大雨による倒木・土砂流入発生を想定し、インバウンドや視覚障がい者を含むお客さまへの案内と避難誘導を実践しました。関係先への連絡通報の手順や情報内容も確認しました。設備や車両の復旧作業も展開し、組織横断的な訓練を行いました。



④ 運輸課における外部講師を招聘した研修

1) 運転取扱いに関する研修（2024年12月4日開催）

（公財）鉄道総合技術研究所鉄道技術推進センターにご支援いただき、運転取扱いルール制定に関する講義を受講しました。ルールの要点や仕組みの考え方に関する強化教育と位置づけ、規程に沿った手順の適合性や異常時の対応力を再確認しました。

2) C S研修（2025年3月19日開催）

昨年度に続き2回目の開催。監督者が受講し、接客の基本形から要望を適切に掴むコツ、話しの明確な伝え方等を学びました。これを受けて、受講者がリーダー役となり、小集団メンバーに浸透展開させることで、組織全体での接客改善に取り組んでいます。



運転取扱い研修



C S集合研修

(3) ホーム等の安全性向上

ホームの安全性向上を目指し、視覚障害のあるお客さま等への「見まもり・声かけ」の強化・啓発を促進しており、模擬実習を適宜取り入れています。また2024年度は、ご意見を勘案して、一部駅にて階段の昇降補助を目的とする手摺新設を実施しました。



介助に関する模擬実習



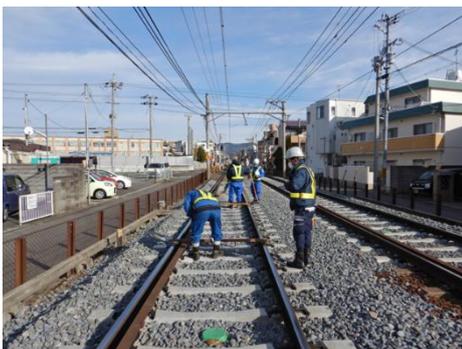
駅階段手摺新設(例:宝ヶ池駅)

(4) 安全性向上のための設備等の改善

安全性向上のため、計画的に設備、車両等の改善に取り組んでおります。2024年度に実施した主な工事は以下の通りです。

① PCまくらぎ化・道床硬質構造化工事

元田中駅～茶山・京都芸術大学駅間にて、PCまくらぎ化、砕石道床の硬質構造化を実施し、軌道安全性の向上を図りました。



茶山・京都芸術大学駅付近



元田中駅付近

② 柱上変圧器の更新

駅等へ配電する電気を高圧から低圧に変換する柱上変圧器のうち一部残存する旧式設備を全て更新しました。あわせて安全性向上と保守効率化により、沿線の柱上変圧器の配置適正化を図りました。



③ 山端受電変電所 第一期設備更新

関西電力から特別高圧受電する設備を更新しました。第一期としてキュービクル式受電設備に置き換えて、受電用遮断器の冗長化を図りました。



④ 防災対策（二軒茶屋駅～市原駅間 法面防災計画調査）

高盛土区間（延長 250m）において、地盤と盛土の土質及び地下水調査を実施しました。将来の気候変動に伴う災害の激甚化・頻発化への対応の基礎データとして役立てます。



⑤ 第4種踏切道における踏切ゲートの整備

本線宝ヶ池2号踏切道において、手動式踏切簡易ゲートを設置しました。これにより、本線（出町柳駅～八瀬比叡山口駅間）では、全踏切道で遮断機もしくはゲートが設置されています。



⑥ 車両LED化（全車両の車内灯・900形前照灯）

全車両において、車内灯のLED化が完了しました。また、900形車両において前照灯のLED化を進めました。配光特性や視認性に優れるため、列車衝突の獣害を回避する効果を期待して検証します。



車内灯（900形）



前照灯（900形）

⑦ 出町柳駅駅舎耐震性を有する確認調査

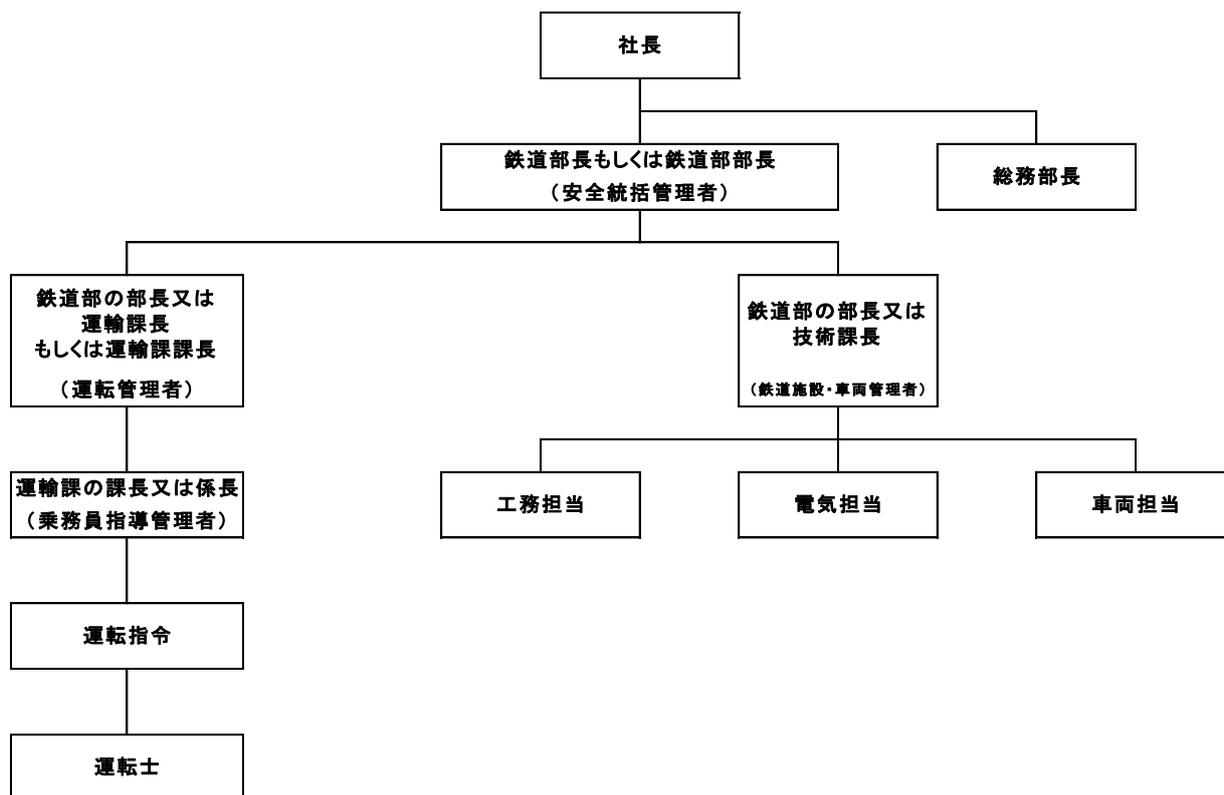
当社随一のターミナル駅である同駅において、駅舎の耐震調査及び診断を実施し、建物構造の耐震性を有していることを確認いたしました。



5. 安全管理体制

当社では、輸送の安全を確保するために「安全管理規程」を定め、社長をトップとする安全管理体制を下図の通り構築しています。

◆安全管理体制図



◆管理者などの役割

| 役職 | 役割 |
|------------|--------------------------------------|
| 社長 | 輸送の安全の確保に関し、指示を行い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管理する。 |
| 運転管理者 | 安全統括管理者の指揮の下、運転に関する事項を統括管理する。 |
| 乗務員指導管理者 | 運転管理者の指揮の下、運転士の資質の維持に関する事項を管理する。 |
| 鉄道施設・車両管理者 | 安全統括管理者の指揮の下、鉄道施設および車両に関する事項を統括管理する。 |
| 総務部長 | 投資計画、予算計画、要員計画等の事項を総合的に管理する。 |

6. 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がありましたら以下へ
お願いします。

叡山電鉄株式会社 総務部

〒606-8007 京都市左京区山端壱町田町8番地の80

TEL 075-702-8110 / FAX 075-702-4522

※土・日・祝日と年末年始を除く 9:00~17:00