



「安全報告書 2025」

輸送の安全に係る情報（鉄道事業法第19条4）

マウントレースイスキー場

令和7年度版

令和8年6月1日

【ご利用の皆様へ】

マウントレースイスキー場索道事業（リフト・ゴンドラ）をご利用いただき誠にありがとうございます。

当社は、安全の確保を第一に考え、法令の遵守を原則とし安全輸送に努めております。

本報告書は、鉄道事業法に基づき当社の安全への取り組み、およびその実績を

皆様にご理解いただくため、公表するものでございます。

夕張リゾートオペレーション株式会社

代表取締役 新垣 昌人

1【基本方針】

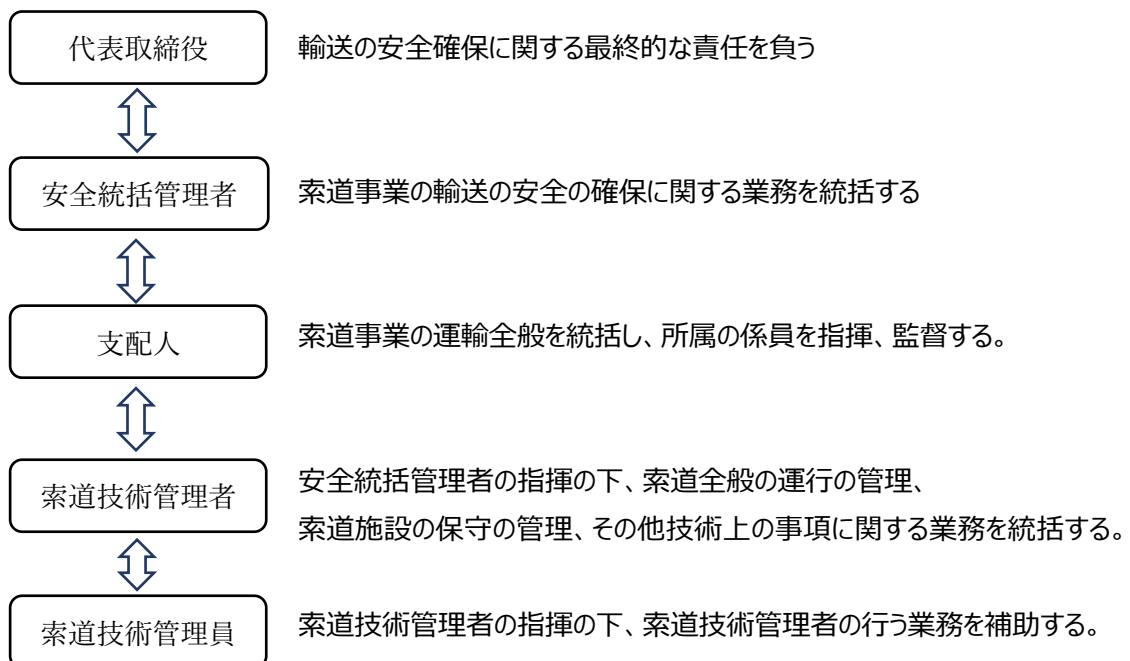
当社では、安全第一の意識を持って体制を整え、輸送の安全を確保するため基本方針を次のように掲げ、全従業員に周知し営業をおこなっております。

- ① 一致協力して輸送の安全の確保に努めます。
- ② 輸送の安全に関する法令およびそれに関する規程を良く理解し、これを遵守し忠実に職務の遂行に当たります。
- ③ 常に輸送の安全に関する状況を理解するよう努めます。
- ④ 職務の実行に当たり、推測に頼らず確認の遂行に努め、疑義のあるときは最も安全と思われる取扱いをいたします。
- 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、速やかに安全適切な処置をとります。
- ⑥ 情報は、洩れることなく迅速かつ正確に伝え、透明性を確保いたします。
- ⑦ 常に問題意識を持ち、必要な変革に果敢に挑戦いたします。

2【輸送の安全確保のための取り組み】

①安全管理体制

輸送安全確保のため、安全管理組織を構築し、各責任者の役割を明確にした体制作りをしています。体制は下記のとおりで、常に安全に対する報告を怠ることのないよう指導し、その中で話し合った内容を日々の業務に反映させています。



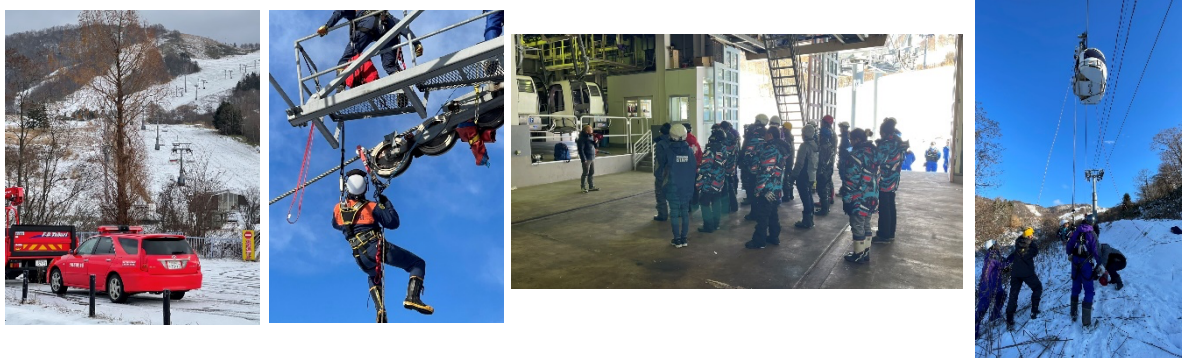
② 安全教育

当社では、輸送や皆様の安全確保のために、シーズン営業開始前に従業員に対し、施設および取扱いについての安全教育を実施しております。



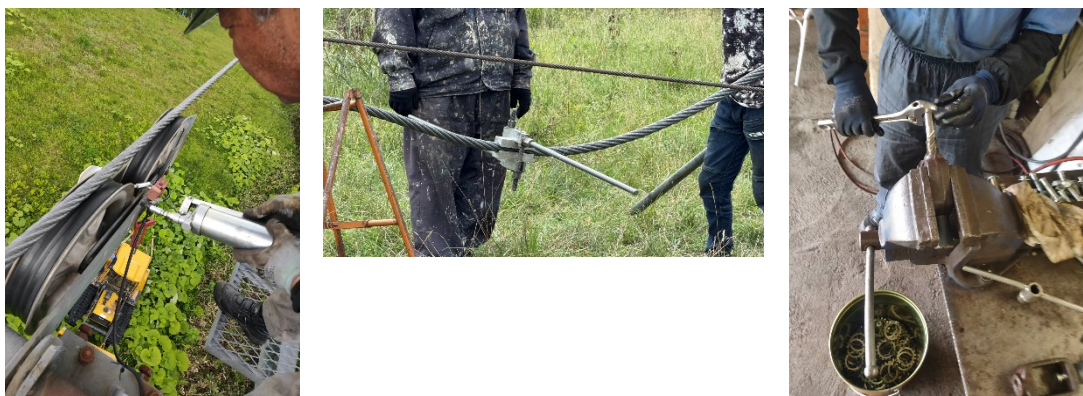
③ 緊急時対応訓練

シーズン営業開始前に、夕張市消防署、社員・索道係員・スキーパトロールによる合同救助訓練を実施しております。併せて、火災時の避難訓練も実施しております。



④ 輸送の安全を提供する取り組みについて

当社では、社員が必要な技術研修会に積極的に参加し、技術の向上に努めております。今期はビギナーズ 4 リフトの主原動機のオーバーホールと支えい索（ロープ）の切り詰めを行い、ダンサーズ 4 リフトの支柱調整を行い、ロープの通りをまっすぐにする工事を行いました。また、スウィンガーズ 2、ダンサーズ 4、ビギナーズ 4 リフトの支柱整備と一部、索輪のオーバーホール、ゴムライナーの交換を行いました。



3【索道事故及びインシデントについて】

① 索道運転事故の発生状況

令和7年度の国土交通省へ届出する索道運転事故等の発生はありませんでした。

② 地震・暴風雪等による災害の発生状況

令和7年度の災害による運行停止の発生はありませんでした。

③ インシデント((事故の兆候))の発生状況

令和7年度の国土交通省へ届出するインシデントは3件ありました。

※詳細は別紙報告書(別紙1)を参照ください。

④ 行政指導等について

令和7年度、国土交通省よりの行政指導等はありませんでしたが、③のインシデントの結果により、シャトル6ゴンドラの再開は、握索機全数のオーバーホールをメーカーで行い、原因究明の後修理修繕、部品の更新等を行い安全が確保されてから承認したいとの告知がありました。

メーカーでの全数検査は、費用と時間がかかることから現時点では実施されていません。

4 シャトル6ゴンドラの営業再開について

握索機、その他、離握索装置のオーバーホール、不完全握索の原因究明を行ったうえで、握索機76台全数の点検、整備を行った後試運転などの安全運行の確認を行います。メーカーと協力して運輸局への再開届を提出する予定です。

皆様へのお願い

リフト乗車・降車時における注意喚起看板および係員の指示は、すべてお客様の安全を確保するために必要な事項でございます。これらの事項をお守りいただく事により、個人はもとより他のお客様の安全を守る事にもつながりますので、ご理解とご協力をお願いいたします。

※別紙 1

シャトル6 Gondola停止、連続インシデント詳細報告書

2025年3月にマウントレースイスキー場で発生した3件のインシデントについて現状の報告を下記の通りいたします。

索道名： シャトル6 Gondola

単線自動循環式普通索道

平成33年3月許可

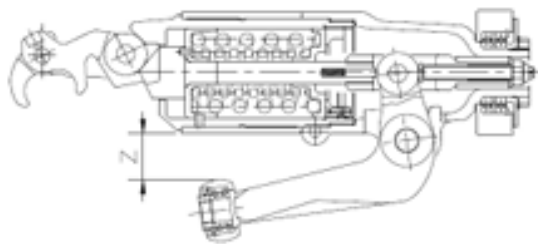
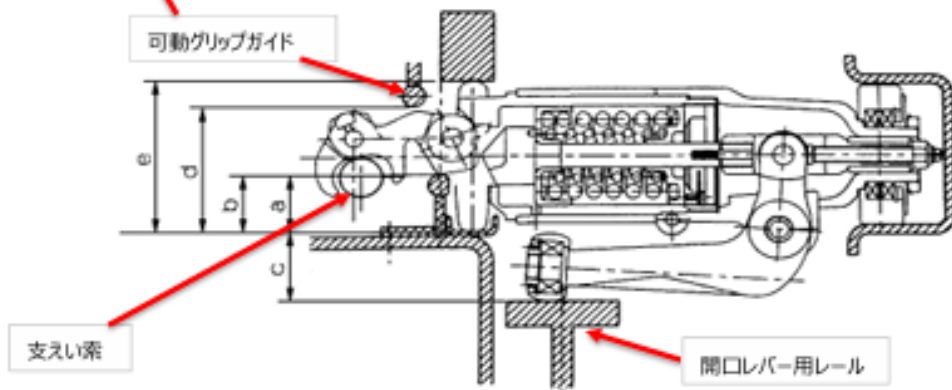
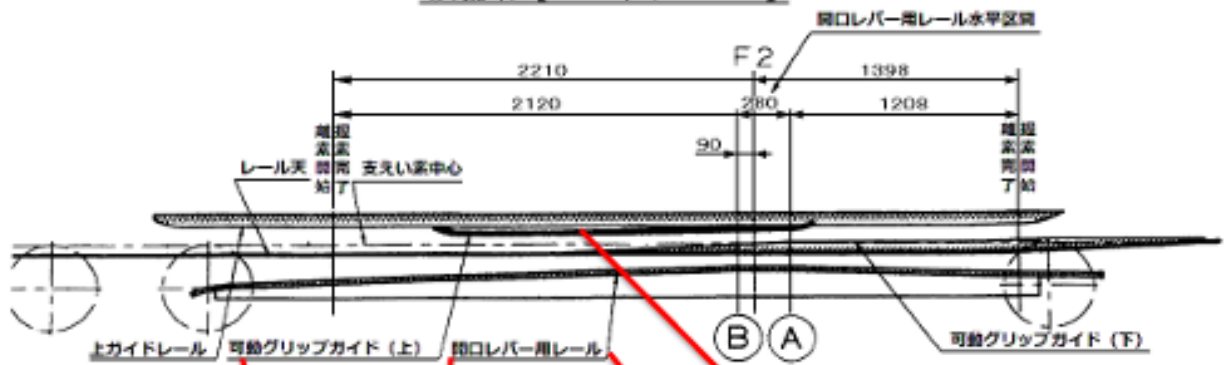
事故発生状況

事象No.	日	発生時刻	再開時刻	発生場所	営業搬器数	搬器番号	停止状況	運転速度	乗車人員	停止時間	ケガ、体調不良
1	3月8日	14:45	16:55	山頂出発側ランプレール付近	50	14	手動・非常停止ボタン	4m/s	59人	130分	無
2	3月18日	11:16	11:17	山頂出発側ランプレール付近	48	64	自動・握索異常検知	3m/s	-	1分	無
3		11:29	11:49	山麓到着側ランプレール付近	48	64	自動・ゾーン異常検知	3m/s	20人	30分	無
4	3月20日	9:08	10:39	山頂出発側ランプレール付近	48	70	自動・ゾーン異常検知	3m/s	46人	91分	無

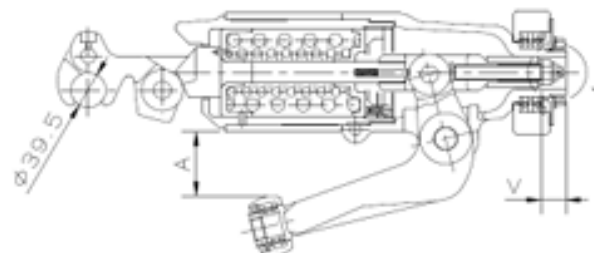
- 原因 山頂出発側握索工程において、開口レバー用レールで開口レバーを押し上げ、握索機の可動グリップが上がった状態から再度かロープをつかむ形で重力落下し、握索する工程において何らかの要因が働き、可動グリップが下がらず、※画像③ 握索機が支えい索を握索しないまま進み、上部可動グリップガイドと可動グリップが接触し大きな抵抗が生まれたため。※画像② 事象No.1、握索機調整ボルト締付ナットの緩み、調整ボルトの狂いによって可動グリップが握索しなかった為。※画像⑬ 事象No.2、上部可動グリップガイドをすり抜け、その先の握索異常感知器に接触して自動停止した。画像④ 事象No.3、山頂から山麓に対象搬器を下ろしてきたときに山麓可動グリップガイドに当たり、自動停止した。 事象No.4、事象No.1と同様だが、ゾーン異常で自動停止。可動グリップが下がらなかった原因は不明。画像⑦⑧⑨⑩
- 復旧 復旧方法に関しては、山頂出発側の可動グリップガイドを一旦取外し、押送タイヤやVベルト、駆動チェーンを外して搬器をバックさせて待避線に移動した後、再度外した部品を取り付け運転を再開させた。
- 救助 3月8日に関しては、復旧できる見込みが解らなかったため、搬器からの救助器具を使つての救助と復旧して運転再開後、山頂での下車を想定して、消防、警察への応援を要請したが、それ以外の停止に関しては、復旧後の運転での救助の方が早いと判断し、復旧作業に人員を回した。 Gondola搬器からの救助は再運転できた為、1基のみ自社で行った。
- 事故後の整備状況 3月8日の後9日においては終日運休し、営業使用搬器全数の搬器、握索機の開口レバーや握索可動グリップ、ボルトの増し締めなどを再点検、整備を実施後、試運転を2時間行って異常が無いことを確認し10日から営業再開した。 3月18日の後は運休、翌19日も終日運休とし、搬器の整備、再度グリスアップや山頂施設の可動グリップガイドや開口レバー用レールの取り付け寸法、開口レバーの作動状態などをゲージを使って確認し、2時間の試運転で異常が無いことを確認し、記録簿を作成して北海道運輸局へ提出後、20日に営業運転を再開した。※画像⑤⑥ 20日後は21日に北海道運輸局鉄道部の立ち合いのもと事故搬器の70番の握索機を再度点検した結果、特に異常は見られず、可動も正常。山頂の施設の取付状況なども確認したが異常な点は見当たらなかった。
- 運転再開について 今シーズンのGondola営業の再開はせず、シーズン営業終了後の4月以降、握索機の分解整備を自社で行い、メーカーである安全索道㈱の監修のもと原因究明を行いたい。また試運転で握索機の作動状況、事故の再現を確認し、握索施設側に問題が無いか検証する。 問題発見と改善を行った後、安全が確認された後に営業再開を行いたい。

● 握索装置画像

設備名【 シャトル6 】



可動グリップ開放ロック時



$\phi 39.5$ 丸棒握索時

● 説明画像

