

# 鉄道安全報告書

平成31年度版



乙ヶ崎トンネルイルミネーション

令和2年9月  
のと鉄道株式会社

## 安全報告書

のと鉄道株式会社

## 1. 経営責任者からのメッセージ

弊社の鉄道事業に対しまして、日頃のご利用とご理解に厚く感謝申し上げます。令和元年度は、列車運行による鉄道運転事故、インシデント及び社員の取扱い誤りによる鉄道運転事故の発生はございませんでしたが、10月12日から13日にかけて台風19号が発生し記録的な大雨により、北陸新幹線車両が浸水被害に遭い、2週間の運休となったことは記憶に新しく、当線区においても、計画運休16本、その他倒木等の災害が発生しました。

また、年度末に入り、新型コロナウイルスが感染拡大し、ご利用のお客様への対策として、「換気の励行」「混雑緩和」「手指消毒」や「マスク着用の呼びかけ」を行う等、感染防止に努めました。

鉄道の安全・安心についてはこれまで通り全社員が一丸となって、輸送の安全確保を最優先に取り組んでまいりました。

特に、社員の取扱い誤りをなくすため、社員から提出された「きがかり事象」、「ヒヤリハット」等を、社員間で共有し、お互いに話し合いのできる職場作りに取り組み事故の芽を摘んでまいりました。

設備面では車両、線路、踏切等の検査・保守を確実に実施し、設備更新等にも力を入れてまいりました。特に、脱線の防止策として連続した不良マクラギの交換や半径500m未満の曲線に木マクラギ3本に1本の割合でPCマクラギの整備を計画的に行ってまいりました。

今後も、社員の技術・技能の維持向上のため教育・訓練を実施するとともに、管理・責任体制を明確にし、安全・安定輸送の強化を更に図っていく所存でございます。

この安全報告書は鉄道事業法に基づき、安全確保の取組みや安全の実態について公表するものです。この報告書に対する貴重なご意見やご助言を賜れば幸いです。

## 2. 安全の基本方針と安全目標

## (1) 安全の基本方針

安全・安心な輸送を最優先させるため、「安全行動規範」に定め、全社員に周知しています。

## 安全行動規範

- 1 一致協力して、輸送の安全確保に努めます。
- 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共にこれを遵守し、厳正、忠実に職務を遂行します。
- 3 常に輸送の安全に関する状況を理解するように努めます。
- 4 職務の実施にあたり、推測に頼らず、確認の励行に務め、疑義のある時は最も安全と思われる取扱いをします。
- 5 事故・災害等が発生した時は、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 情報は漏れなく迅速に、正確に伝え、透明性を確保します。
- 7 常に問題意識を持ち、必要な変革に果敢に挑戦します。

(2) 安全目標

令和元年度は前年度に引続き、下記の安全目標に取組み、「安全行動規範」を遵守し報告文化を構築し安全最優先に取組んでまいりました。

区分	項目	内容
数値目標	鉄道運転事故・輸送障害	社員の取扱誤り「ゼロ」
	労働災害	KYTの実施により「ゼロ」
行動目標	トップによる現場巡視と対話	年4回実施(各種運動期間中)
	ヒヤリハットの取組み	報告文化を構築し同種事故防止

※KYTとは、危険・予知・トレーニングをいう。

3. 令和元年度 鉄道運転事故及び輸送障害等の発生状況

鉄道運転事故の発生はありませんが、ここ10年、災害による輸送障害が増加し、梅雨時期以外でも局地的な集中豪雨や台風による倒木などで運転規制が発生、また、最近では、動物(猪)との接触による支障もあり、これまで以上に、線路の点検及び巡回を徹底し、安全を確認した上で、運行してきました。全体の輸送障害は39件と昨年に比較して4件の増加となりました。

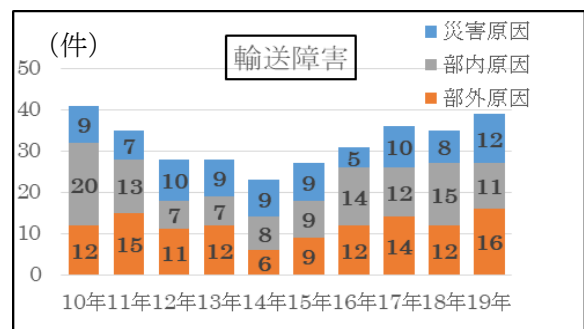
【事故・障害等の件数】

(1) 鉄道運転事故(列車衝突、列車火災、列車脱線、踏切障害事故等)

.....0件

(2) 輸送障害.....39件

災害原因	降雨、強風、地震などの自然災害が原因のもの
部内原因	車両など設備の故障、社員の取扱誤りなどが原因のもの
部外原因	列車妨害、踏切支障、線路支障などが原因のもの



(3) インシデント(事故に至らない事故の兆候).....発生はありません。

(4) 行政指導等.....ありません。

※ 「運転を見合わせた時間の合計」.....15時間14分

「列車の運休本数」.....60本

(雨による運休⇒28本 台風による運休⇒30本 その他⇒2本)

※【年度別運転事故等の発生状況推移】

年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度
鉄道運転事故	0	0	0
輸送障害	36(1)	35(1)	39(3)
インシデント	0	0	0

( ) は社員の取扱誤りによる件数を示します。

#### 4. 安全重点施策の内容と進捗

##### (1) 設備の改修

設備の取替、改修等により安全性向上を計画的に進めてまいりました。

線路設備	レール更換、マクラギ交換（橋マクラギ、分岐器マクラギ含む） 橋梁塗装、線路内支障木伐採
電気設備	踏切関係機器点検整備、踏切警報機柱の交換（3カ所） 電気転てつ器の交換（2カ所）
車 両	全般検査 2 両、重要部検査 1 両、車両部品整備（運転席モニター取替）、車輪削正 2 両、車両用冷房機器修繕

【全般検査】



【台車整備】



##### (2) 社員の教育訓練

輸送指令員、運転士、駅係員、車両・工務係員の教育訓練はそれぞれの職種に合わせて実施、訓練の内容は異常時の取扱、事故事例の研究、現車を使用している訓練等により、技術・技能の習得を中心に行いました。

輸送指令員・駅係員	月1回、（1時間／1回）	異常時の取扱、規程等
運転士	隔月1回、（2時間／1回）	異常時の取扱、規程等 現車訓練、シミュレーター
車両・工務係員	年6回、（3時間／1回）	異常時の取扱、機器の取扱、規程、作業方法等

上記のほか、全社員対象に年2回（2時間／1回）の事故防止研修を行いました。

【レール切断訓練】



【シミュレーター訓練】



### (3) JRとの合同訓練

七尾～和倉温泉間はJRとの相互運行区間であるため、合同訓練を毎年継続し実施しています。

異常時は夜間発生することも多くあり、令和元年度は、7月22日、21時50分頃、和倉温泉～七尾間で列車が流入していた土砂に衝突し、前途運転不能となり伝令法施行による救援の取扱い及び乗客の避難誘導訓練を行いました。



### (4) 消防署との合同訓練

消防署との合同訓練は、昨年度に引き続き実施しました。

踏切で立ち往生している自動車を発見、非常停止手配を取ったが自動車の側面に当たり約40m引きずって停車、自動車の運転手は負傷、列車内の乗客にも衝撃により負傷が発生したという想定で消防の出動要請を行い、負傷者の救出訓練を行いました。



### (5) 雪害対策会議及び除雪体制

気象庁の降積雪予報、県沿線市町の除雪体制を参考に11月11日に雪害対策会議を開催、雪害に対する準備、除雪機械（ラッセル車）による線路除雪、駅構内等ホーム及びポイントの除雪には社員総出動体制とし、安全・安定輸送の確保に努め、また、降雪による線路内への倒木防止のため、鉄道敷地内の雑木伐採等（笠師保～穴水間のうち約15km区間）を行い、安全・安定輸送の確保に努めました。1月18日・19日は、大学入試センター試験が実施されることもあり、状況によりいつでも出動できる体制により安全を確保しました。

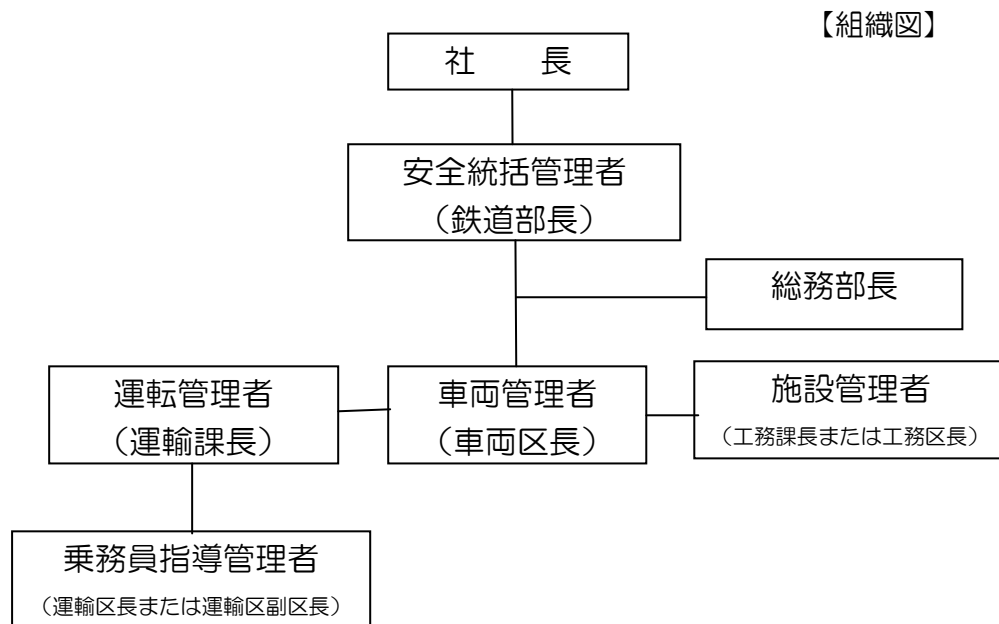
一方、冬期踏切事故防止のため、本年度も18箇所の踏切道の除雪を業者に委託しスリップ等による踏切内での発進不能、脱輪等による踏切事故の発生を防止してきました。

結果は、気象庁の予報どおり暖冬ということで、雪による輸送障害もなく順調に推移しました。

## 5. 安全管理体制と方法

### 5-1 安全管理体制

#### (1) 安全管理組織



#### (2) 安全管理者等の役割

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 (鉄道部長)	輸送の安全の確保に関する業務を統括管理する。
総務部長	輸送の安全の確保に必要な財務に関する事項を統括する。
運転管理者 (運輸課長)	安全統括管理者の指揮下、列車の運行、運転士の資質の保持その他運転に関する業務を管理する。
乗務員指導管理者 (運輸区長または運輸区副区長)	運転管理者の指揮下、運転士の資質の保持に関する事項を管理する。
施設管理者 (工務課長または工務区長)	安全統括管理者の指揮下、施設に関する事項を統括する。
車両管理者 (車両区長)	安全統括管理者の指揮下、車両に関する事項を統括する。

## 5-2 安全管理方法

### 労働・安全会議の開催

会社全体の事故防止会議で、社長、鉄道部長、総務部長、運輸課長、工務課長、運輸区長、工務区長等が出席して月1回開催してきました。

内容は、前月の事故・障害等の報告をうけ、再発防止策を検討するとともに「ヒヤリハット」や注意事項について意見交換を行い、会議決定事項は関係社員への指示事項として発信、再発事故の防止を図り関連性のある「他山の石」についても同様に議論を行いました。また、安全上の緊急的な設備の修繕について優先順位を定めて検討し、工事を実施しました。

### 【主なヒヤリハット事象】

- ・ 駅構内ポイントの軌道狂いの修繕のため犬クギを抜く際、バールがレールに接触し瞬間的に短絡した。
- ・ 列車通過待避中、列車が来ないので不審に思いダイヤを確認したところ曜日違いであった。

この10年間、事故や障害に至らない些細な事柄も隠さず報告する社内の体質づくりを行ってきました。結果は良い方向に進みつつありますが、報告される件数は昨年同様8件と少なく、更に報告し易い職場環境づくりに努力するとともに、報告は会社の財産であるという意識をもって、「事故ゼロ」への定着化を図ってまいります。

### 【地域との共生】

各地域づくり協議会と共同で、能登鹿島駅・西岸駅・能登中島駅・笠師保駅・田鶴浜駅各駅の草刈り、花壇整備等、駅の美化に取り組んでおります。



## 6. 安全対策の実施費用

令和元年度の安全対策に伴う費用（主に設備保守費）は下記のとおりであります。

項目	金額
車両関係	112,295千円
施設関係	80,910千円
電気関係	3,731千円
合計	196,937千円

## 7. 利用者・沿線住民の皆様にお願ひ

毎年春と秋の全国交通安全運動に合わせて、踏切通行のマナーについて通行量の多い大町踏切や児童が多く通行する木場踏切を中心に啓発活動を行っていますが、毎年数件「踏切支障」が発生しています。踏切横断の際は、一旦停止を必ず行い、遮断機及び警報機をしっかりと確認し通行をお願いします。

万が一、脱輪等で身動きが出来なくなった場合は、躊躇することなく非常ボタンを押して警報機に掲示している連絡先へ連絡をお願いします。

また、田畑への行き来、春の山菜取り、秋のキノコ狩り等で線路内へ入る人を見受けまます。鉄道敷地内への侵入によりお客様への死傷事故につながる恐れがあり、非常に危険ですので、線路内歩行をしないようお願い致します。

### 【令和元年度踏切障害状況】

発生日	踏切名	状況
平成31年 4月 2日	津向 踏切	遮断桿折損
令和元年 5月30日	徳田街道 踏切	踏切周辺草刈り
令和元年 6月 8日	木場 踏切	車が脱輪（非常ボタンを押下）
令和元年 9月20日	長仙 踏切	遮断桿折損
令和元年 12月11日	第2川尻 踏切	直前横断
令和2年 3月 4日	赤浦 踏切	踏切内一時支障

### ※参考

踏切内で立ち往生したり脱輪した場合  
迷わずに非常ボタンの押下を！  
速やかに連絡先への連絡をお願いします。



### お問い合わせ

〒927-0026

石川県鳳珠郡穴水町字大町子 24 番地 2

のと鉄道株式会社

TEL 0768-52-4422

Fax 0768-52-4455