

鉄道安全報告書

令和4年度版



倒木による輸送障害（津起 86.2km） 令和4年12月19日 9:59 発生

令和5年 9月
のと鉄道株式会社

目次

1. 経営責任者からのメッセージ・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1
2. 安全の確保に関する基本方針と安全目標・・・・・・・・・・ 2
 - (1) 安全の基本方針
 - (2) 安全目標
3. 令和4年度 鉄道運転事故及び輸送障害等の発生状況・・・・・・・・ 2
 - (1) 鉄道運転事故
 - (2) 輸送障害
 - (3) インシデント
 - (4) 行政指導
4. 安全重点施策の内容と進捗・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 4
 - (1) 設備の改修
 - (2) 社員の教育訓練
 - (3) JRとの合同訓練
 - (4) 消防署との合同訓練
 - (5) 警察署との合同訓練
 - (6) 雪害対策会議及び除雪体制
5. 安全管理体制と方法・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 6
 - 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
 - 5-2 安全管理方法
6. 安全対策の実施費用・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 8
7. 利用者・沿線住民の皆様にお願ひ・・・・・・・・・・ 8

令和5年9月

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

最初に、弊社の鉄道サービスに対する日頃のご利用とご理解に心より感謝申し上げます。

令和4年度においては、鉄道運転に関する事故や重大な問題は発生しておりませんが、令和4年8月の突発的な豪雨及び令和5年1月の雪害が原因で軌道の切り替えが不可能となり、運行を一時停止せざるを得ない事態が発生しました。この際、代替の輸送手段を取らせていただきましたが、ご利用のお客様には多大なるご不便をおかけしたことが、深くお詫び申し上げます。

新型コロナウイルスに関しては、車内感染防止対策として「換気の励行」、「混雑緩和対策（つり革の間引き）」を行うとともに、お客様へは「手指の消毒液の設置（ホーム）」、「マスク着用の呼びかけ」を継続するなどにより感染防止対策に努めました。この間、変わらずのと鉄道をご利用いただいた皆様、ご協力等をいただいた皆様には、この場を借りてお礼申し上げます。

さて、鉄道の安全と安心の確保は、我々の業務において最も優先されるべき課題であり、全社員が一丸となって取り組んでいます。特に、社員の理解不足やうっかりといった取扱い誤りから生じる事象「きがかりな事象」や「ヒヤリハット」を社内で共有する体制を整えるとともに、社員同士がオープンに意見や懸念を共有し、対策を立案する風土を育てまいりました。このような取り組みを通じて、事故の芽を未然に摘む努力を継続しています。

設備については、車両や線路、踏切などの基本的な構造物に対する厳格な検査と保全作業を持続的に実施しております。特に、半径500メートル未満の曲線区間で軌間の拡大を防止するための措置として、木製のまくら木を3本に1本の割合でコンクリート製に置き換える8年計画（R1～8）を進行中であり、すでに4年目を完了しています。

今後も、社員一人ひとりの技術と技能の向上を図るため、教育・訓練プログラムを積極的に実施していく所存です。そして、業務遂行における管理及び責任体制を明確にして、安全で安定した輸送サービスの更なる強化を目指します。

最後に、この安全報告書は、鉄道事業法に基づき、安全確保の取り組みや現状を公表するものです。これを通じてお客様により一層安心して弊社のサービスをご利用いただけるよう努めてまいります。何卒、今後とも変わらぬご愛顧を賜りますよう、心よりお願い申し上げます。

2. 安全確保に関する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4年度も引き続き、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り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	社員の取扱誤りによる鉄道運転事故「ゼロ」
行動目標	トップによる現場巡視と対話	年4回実施
	ヒヤリハットの取組み	報告文化を構築し継続実施

3. 令和4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。気象状況がここ数年来変動してきており、災害による輸送障害が増加し、地震や線上降水帯での集中豪雨、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を再開してきました。車両・設備の老朽化による障害も増加した結果、全体の輸送障害は52件と昨年に比較して18件の増加となりました。



* 猪輸送障害推移 20年19件→ 21年6件→ 22年4件

【猪対策 継続】

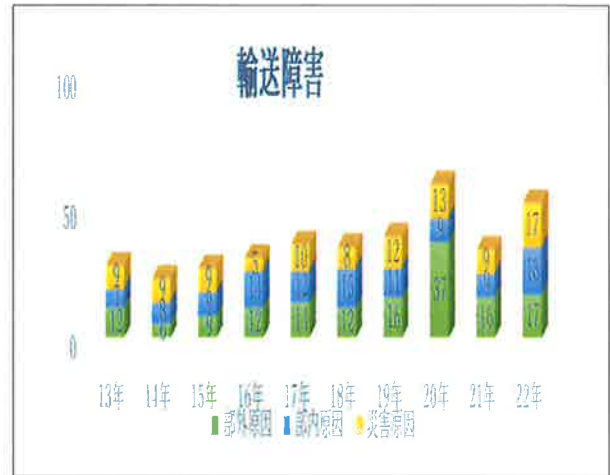
【事故・障害等の件数】

(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・・・52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、社員の取扱い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」・・・25時間08分
 「列車の運休本数」・・・78本
 （地震⇒2本 雨・風⇒64本 車両故障⇒8本 その他⇒4本）

※【年度別運転事故等の発生状況推移】

年 度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
鉄道運転事故	0	0	0
輸送障害	59 (2)	34 (0)	52 (1)
インシデント	0	0	0

() は社員の取扱い誤りによる障害件数を示します。

○令和4年度は社員の取扱い誤りによる輸送障害が1件発生しました。障害の概要と対策については以下のとおりです。

<部内その他>

【発生日時】 令和4年 8月21日 13:47頃

【概要】136D 田鶴浜駅定発、和倉温泉駅定着見込みで約60km/hで惰行運転中、場内信号機が下り本線に注意現示していたため機外に停車した。「着発線変更 上本線」の指示を受けていたため、JR七尾鉄道部指令に確認したところ「着発線変更 下本線」が正当であることを確認し、運転を再開した。このため和倉温泉駅に5分延着した。

【原因】当日は大雨の影響で、和倉温泉駅折り返しの運転手続きが発生し、穴水駅当直で運転士の時刻表(F)の変更の作成を行っていたが、作業が輻輳し、時刻表の記入誤りを発見できなかった。

【対策】急遽の変更(Fの作成等)は一人業務の場合でも、相互に(ダブルチェック)確認が取れるまで列車を発車させない。

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（PC、並、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） 踏切警報灯の交換（4カ所）
車 両	全般検査 1 両（NT212）、エンジン整備、車両部品整備 車両用冷房機器修繕、車輪削正工事（NT203、204）

【重要部検査】



(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、現車を使用しての訓練等により、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 シミュレーター訓練、現車訓練
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。

【ポイント転換訓練】



【レール積降し訓練】



(3) JRとの合同訓練(7月21日)

七尾～和倉温泉間はJRとの共同運行区間であるため、毎年継続して、JRと駅間で車両故障・前途運転不能を想定した伝令法施行による救援の取扱い及び乗客の避難誘導の合同訓練を実施しています。

異常時は夜間発生することも多くあり、令和4年度は、能登鹿島駅と西岸駅で列車が故障し、前途運転不能となり救援列車で併結し穴水駅へ収容する事象が発生しています。

【合同訓練 開会式】



【想定故障列車】



(4) 消防署との合同訓練

根木踏切において、マイクロバスが立ち往生しているのを認め、非常停止手配をとるも列車と衝突し、車内やマイクロバス双方で多数の怪我人があるとの想定で訓練を行いました。

今回、奥能登広域圏消防署や穴水町・村田製作所・穴水町中学校も参加され、連携を図りながら、お客様の救助訓練を9月9日穴水駅構内で実施しました。

【お客様救助活動】



【傷病者退避箇所】



(5) 警察署との合同訓練

車内事件発生時における現場対応力を向上させる社員の教育・訓練を9月9日穴水駅構内で実施しました。能登鹿島駅発車後、運転士が車内で不審者がいるとの通報を受け、添乗中の工務社員が不審者と対峙することで次駅の穴水駅まで運転することを想定し、輪島警察署と連携した訓練を行いました。

【不審者から狂暴犯に】



【車内で不審者を制圧】



(6) 雪害対策会議及び除雪体制

気象庁の降積雪予報、県や沿線市町の除雪体制を参考に 11 月 15 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、社員の安全対策を講じながら事故防止に努め総出動体制とし、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 15 km 区間）を行い、安全・安定輸送の確保に努めました。

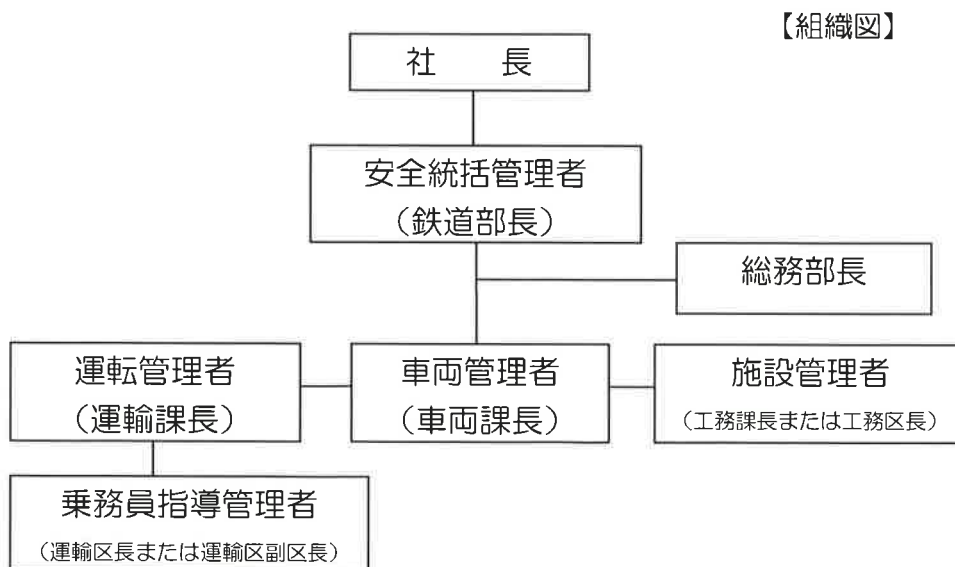
1 月 14 日・15 日は、大学入試センター試験が実施されることもあり、状況によりいつでも出動できる呼出し体制により安全を確保しました。

一方、冬期踏切事故防止のため、5 箇所冬期間踏切交通止めを実施し、また、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 (車両課長)	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、総務課長、運輸課長、工務課長、車両課長、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、前月一ヶ月間の事故・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「きがかりな事象」の注意事項について意見交換を行い、必要事項は関係社員への指示内容として徹底してきました。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】

- ・ ドア扱いに係るもの・・・お客様がドアを開けて乗車することがわからず乗車できなかったことを運転士が気づかず発車した。
- ・ 作業ダイヤに係ること・・・休憩中のダイヤの時間帯に入換作業が定例的に行われていた。
- ・ 設備に係ること・・・停止目標が複数あり、停車位置が定まっていなかった。

【計画外の緊急な修繕】・・・摩耗による取替

- ・ 笠師保駅～能登中島駅間 69km 付近の外軌レール交換
- ・ 能登中島駅～西岸駅間 75km 付近の外軌レール交換
- ・ 能登鹿島駅構内 81km 付近の外軌レール交換

この数年間、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。今年度から報告し易い職場環境づくりとして「気がかりな事象」も報告して頂く取組みを実施したところ、相乗効果としてヒヤリハットの件数も増加し合計24件の過去最高の提出になりました。提出数を追い求めているわけではありませんが、社員の安全感度は確実に向上してきています。今後も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】

地域づくり協議会を中心とし、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、花壇整備等に取り組んでおります。

【田鶴浜駅清掃活動】



【能登鹿島駅花壇整備】



6. 安全対策の実施費用

令和4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	備考
車両関係	39.127 千円	全般検査 1 両
施設関係	89.301 千円	レール・枕木交換
電気関係	5.980 千円	
合計	134.408 千円	

7. 利用者・沿線住民の皆様へお願い

毎年数件「踏切支障」が発生していることから、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踏切や児童が多く通行する木場・大町踏切を中心に啓発活動を行っています。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。

また、田畑への行き来、春の山菜取り、秋の苔取り等で線路内へ入る人を見受けます。鉄道敷地内への侵入により列車が緊急停止する事象も発生しており、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4年 主な踏切支障】

概 況	列車の遅れ
赤浦踏切（七尾～和倉温泉間）直前横断	3分
藤橋踏切（七尾駅構内）遮断桿折損	5分
赤浦踏切（七尾～和倉温泉間）非常ボタン扱い	12分

☆ 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。



【穴水駅構内 大町踏切事故防止キャンペーン】

お問い合わせ

〒927-0026

石川県鳳珠郡穴水町字大町

チ24番地2

のと鉄道株式会社

Tel 0768-52-4422

Fax 0768-52-4455